ALAIN GERBAULT

A LA POURSUITE DU SOLEIL

HACHETTE

ITINÉRAIRES
D'ALAIN GERBAULT
A travers l'Atlantique
A la poursuite du soleil
Sur la route du retour
Echelle à l'Equateur
0 1000 2000 3000 4000 5000 Km.
180°
90°
0°
OCÉAN PACIFIQUE
AMÉRIQUE
OCÉAN ATLANTIQUE
EUROPE
AFRIQUE
OCÉANIE
Tropique du Cancer
Equateur
Tropique du Capricorne
Is Hawaï
Is Carolines
Is Gilbert
Is Salomon
Nles Hébrides
Détroit de Torrès
Viti-Levu
I. Fidji
Is Wallis
Sept.-Déc. 26
Is Samoa
Vanua-Levu
Is de la Société
TAHITI
Porapora
15 Mars 26
Nuka-Hiva
Is Marquises
7 Déc. 25
Hiva-Oa
Is Tuamotou
Raroïa
Makemo
Mangareva
20 Sept.-25
I. de Pâques
I. Rapa
NOUVELLE ZÉLANDE
Canal de Panama
2 Avr.-Juin 25
I. Galapagos
17 Juil. 25
MER DES ANTILLES
Is Vierges
Bermudes
17 Oct. 24-27 Fév. 25
NEW YORK
15 Sept. 23
City Island
2 Oct. 24
Açores
11 Juin 29
LE HAVRE
25 Juil. 29
CANNES 25 Avr. 23
Is du Cap Vert
Juil 28 Mai 29
Ascension
11 Mai 28
Ste Hélène
19-27 Avr. 28
Le Cap
14 Fév.-17 Mars 28
Durban (Pt Natal)
Cap de Bonne-Espérance
Cap Horn

A LA POURSUITE DU SOLEIL

DU MEME AUTEUR,
dans la même collection :

SEUL A TRAVERS L'ATLANTIQUE

SUR LA ROUTE DU RETOUR

ALAIN GERBAULT

A LA POURSUITE DU SOLEIL

JOURNAL DE BORD

PRÉFACE DE J.-B. CHARCOT

ILLUSTRATIONS DE PAUL DURAND

HACHETTE

Copyright 1929, by Bernard Grasset.
Tous droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous pays.

PREFACE

Le journal de bord du Firecrest *ne comporte pas de préface, et son auteur n'a pas à être présenté.*

Alain Gerbault à bord d'un yacht de huit tonneaux uniquement à voiles, sans compagnon, sans aide d'aucune sorte, est parti de France et est revenu en France ayant effectué le tour du monde. Cet exploit extraordinaire est à peine croyable, mais reste un fait indiscutable. Les commentaires sont inutiles.

Cependant « il n'est pas défendu aux gens de bien d'espérer honneurs de leurs vertueux faits », a écrit Amyot. Alain Gerbault est un modeste doublé d'un philosophe qui n' « espère pas honneurs » : il devra les subir et je ne veux pas me dérober au devoir flatteur qui m'appelle à célébrer « ses vertueux faits ».

Dans toutes les nations, les vrais marins ne

ménageront pas leur admiration et le public, même non initié aux choses de la mer, applaudira à son succès.

L'inévitable irritation des jaloux et les critiques des déboulonneurs de gloires consacreront son œuvre. « Il aurait pu faire ceci », diront les premiers. « Il aurait dû faire cela », s'écrieront les seconds; il tournera le dos à tous deux. Mais d'ores et déjà je répondrai pour lui; « il a fait ce qu'il a fait, mieux encore, d'avance il a dit *ce qu'il ferait ».*

« Il a eu de la chance », soupireront les dénigreurs en oubliant que cette maîtresse capricieuse ne sourit qu'à ceux qui osent l'affronter.

J'admets toutefois qu'il constitue une exception; je le regrette d'ailleurs, car je voudrais que la France possédât beaucoup d'hommes de son genre, aussi physiquement et moralement doués, qui aussi bien que lui peuvent *ce qu'ils* veulent.

D'autres, deux je crois, un Américain, le capitaine Slocum, et un Anglais, ont accompli jadis ce tour de force; ils méritent de semblables éloges; notre navigateur les leur prodigue largement, mais les conditions ne sont pas les mêmes et le singularisent.

La simplicité des moyens employés ne rend son exploit que plus remarquable; il a choisi un bateau déjà existant, comportant au moins deux matelots;

il n'a pas fait appel à des procédés spéciaux et à des inventions nouvelles; conscient de son endurance, de son adresse, de sa science et de son initiative, sachant ce qu'il pouvait attendre des unes et des autres, sans hésitation il est parti seul; il est revenu seul, prouvant qu'il valait un équipage complet.

Alain Gerbault est un problème; je ne chercherai pas à le résoudre, mais lui a trouvé sa solution et a su l'appliquer. Quelques-unes des données méritent d'être soulignées. Ingénieur instruit et cultivé, aviateur remarqué pendant la guerre, toujours sportsman consommé, observateur de toutes choses, amant de la nature, il n'avait jamais exercé une profession se rapportant à la mer. Le sens marin, qualité aux origines inconnues, est en lui; il s'en rendit compte en mettant le pied sur un bateau, attiré par l'amour de la liberté, enivré par le désir de lutter contre les difficultés. Son apprentissage se fit sur son navire, sous ses propres ordres, en traversant l'Atlantique. Pour continuer à s'instruire, il recherche l'expérience des gens de mer, mais n'a confiance qu'en lui-même; il a raison, car sa confiance est bien placée; elle ne l'empêche pas d'apprécier les autres et de leur rendre justice, mais, tout comme il ne gaspille pas ses forces, il ménage ses éloges et ses amitiés. Misanthrope?

certes non, son livre le prouve, mais la vie qu'il a choisie lui permet de s'écarter avec dédain de ce qu'il juge méprisable.

Le lecteur du journal de bord du Firecrest *verra que ce navigateur solitaire est un artiste et un poète sans être un rêveur; il tire bénéfice pratiquement de ce qu'il voit et ressent; — la navigation est d'ailleurs un art, la mer une poésie sans limites. Il sait tout ce que les bons matelots du temps de la voile doivent savoir, il possède à fond le bagage d'un navigateur avisé. Comment a-t-il acquis ces connaissances? je l'ignore, mais je sais qu'il a travaillé et travaille toujours, et dans sa volonté de renverser les obstacles, il a improvisé ce que les livres n'ont pu lui donner. Il a apprivoisé et dressé son bateau, ils ne font plus qu'un, et après tout ne sont jamais seuls, car ils ont asservi la mer.*

Alain Gerbault est un phénomène qui concentre toutes les qualités des marins complets, des marins de notre race qui regardent et qui sentent tout en agissant. C'est une force, une volonté, un exemple.

Quels sont les résultats de son magnifique effort? Des leçons multiples dans l'ensemble et les détails, mais deux déjà me suffiraient largement : il a attiré l'attention de nos compatriotes sur la mer; en révélant aux étrangers ce dont un Français est capable, il a bien servi la France et sa marine; je

voudrais que celle-ci, modifiant les armes conférées jadis par le roi d'Espagne à Sebastian el Cano, lui donnât un globe ceinturé de la mince flamme tricolore portant cette inscription : Solus unus circumdedisti me.

J.-B. CHARCOT.

A LA POURSUITE DU SOLEIL

CHAPITRE PREMIER

PRÉPARATIFS DE DÉPART
LA REMISE EN ÉTAT DU « FIRECREST »

A bord du *Firecrest*, City Island, 8 octobre 1924. D'une lettre à son ami P. A.

Lorsque je débarquai du *Paris*, le 16 août 1924, je me rendis immédiatement à City Island pour revoir le *Firecrest*. Je le trouvai se balançant à l'ancre, devant le chantier de constructions navales, où je l'avais laissé huit mois avant. Privé de tout gréement, il apparaissait plus petit encore et la peinture de sa coque abîmée par les intempéries avait un aspect lamentable. La joie que j'éprouvai à le revoir fit aussitôt place à l'appréhension du travail énorme qu'il me faudrait fournir avant de pouvoir reprendre la mer.

D'abord commencèrent pour moi quinze jours de démarches pour pouvoir passer à la douane le matériel que j'apportais. Je prétendais obtenir le bénéfice du transit, mais malgré l'appui du directeur de la Compagnie transatlantique, je me heurtai à des règlements inflexibles. Et lorsqu'un haut fonctionnaire des douanes me dit que j'aurais aussi bien pu acheter en Amérique tout le matériel nécessaire à ma croisière, je compris et payai. Je payai des droits de douane même pour les chronomètres de bord et les livres anglais destinés à la bibliothèque du *Firecrest*, mais enfin je pus prendre possession du mât de flèche creux et du gui que j'avais amenés.

J'entrepris alors divers travaux : dessiner et calculer le plan de la voilure et du gréement, commander le nouveau mât, les haubans en fil d'acier, les voiles, surveiller tous les travaux et faire remplacer les pièces dont la résistance n'était pas suffisante. New York n'est certes pas le port idéal pour s'équiper en vue d'une longue croisière. Les chantiers ne sont pas habitués à construire pour le mauvais temps et la haute mer, car les yachts croisent en général dans le détroit abrité de Long Island, et certainement un port de pêche tel que Boston ou Gloucester aurait été préférable. Il me fallait constamment signer des chèques et je n'osais

pas songer aux milliers de dollars qu'allait me coûter la mise en état de mon navire.

Souvent, un peu découragé, je laissais tous travaux et allais me promener le long des quais du port. Le plus grand du monde par le tonnage, le port de New York, avec ses innombrables navires, pourrait charmer les yeux d'un amoureux de la mer. Hélas! de nombreux édifices numérotés cachent les navires et les jetées, et les quais ressemblent à la façade d'une immense gare de chemin de fer.

Mes préférences, certes, allaient aux ports plus petits où l'on peut encore admirer des navires à voiles, à Saint-Malo et ses terre-neuvas, au port de La Rochelle et même au Ladie's Dock de Londres où, il y a quelques années, on voyait encore quelquefois de vieux clippers aux voiles blanches.

Il était cependant, à Battery Place, près de l'Aquarium, un coin charmant d'où l'on apercevait le New Jersey et l'embouchure de la rivière. Assis sur un banc, je regardais avec envie les navires qui descendaient l'Hudson et passaient près de la statue de la Liberté, pour gagner le large. Parfois aussi j'avais le grand plaisir d'apercevoir des goélettes à trois ou quatre mâts qui sont peut-être ce que la construction américaine a produit de plus gracieux.

Un jour même je me découvris dans un petit bassin, près de l'Aquarium, un rival. Là, de nombreux curieux contemplaient un canot ponté nommé *Carcharias* (requin, en grec), que son propriétaire en uniforme doré exhibait moyennant rétribution, et sur lequel il se proposait de gagner Le Pirée et de faire seul le tour du monde. Un simple coup d'œil me suffit. L'énorme rouf construit sur l'embarcation et son gréement démontraient l'inexpérience totale que son propriétaire avait des choses de la mer, et je ne fus pas surpris d'apprendre qu'il abandonna son projet quinze jours après son départ.

Cet été, d'ailleurs, n'a pas favorisé les audacieux yachtmen. Le ketch *Shanghaï*, qui s'était illustré par un voyage de Chine au Danemark, a fait naufrage sur les côtes de Nouvelle-Ecosse, après avoir traversé l'océan Atlantique nord avec son nouveau propriétaire américain et trois hommes d'équipage.

Hélas aussi, je suis sans nouvelles de mon ami William Nutting. Quatre ans auparavant, sur un yacht de vingt tonneaux, il avait traversé l'Atlantique de Nouvelle-Ecosse à Cowes en vingt-deux jours, ce qui constituait un record pour une embarcation de ce tonnage. La même année, il avait effectué le plus difficile voyage de retour de l'est vers l'ouest en soixante-dix jours, malgré une violente

tempête dans laquelle un des hommes du bord était tombé à la mer.

A mon arrivée à New York, il y a un an, « Bill » m'avait accueilli comme un frère, et nous étions devenus de grands amis. J'admirais sa bravoure, j'aimais sa nature franche et loyale et son enthousiasme pour les yachts successifs qu'il avait possédés.

Parti de Bergen en juin précédent avec trois amis sur un bateau-pilote norvégien, il avait projeté de suivre l'ancienne route des Vikings, celle de Leif Erickson, fils d'Erik le Rouge, qui le premier aurait abordé au Labrador et dont il avait donné le nom à son nouveau navire.

Depuis son départ de Rejkjavik en Islande, le 9 août, on en est sans nouvelles, et malgré ma grande confiance en lui je suis fort inquiet. C'est pour moi un grand désappointement de partir de New York sans le revoir.

*
* *

Après deux mois d'un travail incessant, le *Firecrest* est prêt et le départ proche. J'ai confiance, car il est maintenant en bonne condition. Le mât neuf est en pin d'Oregon, d'une longueur totale de quatorze mètres. Un nouveau beaupré, en pin d'Oregon

lui aussi, remplace celui qui fut brisé dans un ouragan. Le gréement dormant en fil d'acier galvanisé, peut supporter un effort de dix tonnes sans se rompre.

Les voiles sont neuves et cousues d'une manière spéciale. Un nouveau réservoir d'eau claire de deux cents litres conservera l'eau, mieux que les barils de chêne. La sous-barbe de beaupré et le rouleau pour le gui, qui s'étaient brisés pendant ma traversée, sont remplacés par une sous-barbe de bronze et un rouleau en fer galvanisé beaucoup plus solide. La nouvelle grand-voile triangulaire et le gui creux rendront la manœuvre beaucoup plus aisée.

Le *Firecrest* est prêt et le départ est proche. Depuis plus d'un an, je suis à terre. Toutes les difficultés ont été surmontées et je vais bientôt pouvoir repartir.

J'écris ces lignes dans la cabine du *Firecrest*. Le teck et le bois d'érable brillent. Deux cents nouveaux volumes sont sur des rayons. Quelques belles reliures donnent une note d'art. Ce sont : *La Vie des plus célèbres Marins français*, édition de 1750, qui me fut offerte par mes amis du Cercle des chemins de fer; un récit de ma traversée, exemplaire unique sur Japon impérial illustré par Pierre Leconte, et offert par le Yacht Club de France. Il y a aussi tous mes vieux compagnons aux reliures

abîmées par l'eau de mer, les Jack London, Loti, Conrad, Stevenson qui ont traversé avec moi l'Atlantique. Huit quarts minuit viennent de sonner à ma pendule marine de bronze poli. Bientôt, j'espère, elle les sonnera pour moi dans les mers du Sud.

CHAPITRE II

LE DÉPART DE NEW YORK
UNE DURE TRAVERSÉE

De Saint-Georges (îles Bermudes).
Extrait du journal de bord.

Sans avoir eu le temps d'essayer le nouveau gréement, car les voiles avaient été prêtes à la dernière heure, je quittai le chantier de construction et vins jeter l'ancre devant le Morris Yacht Club Pelhom Bay. Le samedi 1er novembre, je remplis tous mes réservoirs d'eau fraîche, puis vins m'amarrer le long de la jetée du Yacht Club pour embarquer toutes mes provisions arrivées seulement la veille. C'étaient des pommes de terre, du riz, du sucre, du savon, du lait condensé, du beurre, de la confiture, du jus de citron contre le scorbut, en tout environ deux mois de vivre, du pétrole pour mes lampes et réchauds.

De nombreux cadeaux avaient aussi été envoyés par des amis et tout cela, avec de nombreux objets commandés par moi à la dernière heure, s'amoncelait sur le pont qui fut vite encombré. Il y avait des couvertures, des carabines, des cartouches, des livres, un arc et des flèches pour la pêche en haute mer, deux kilomètres de film cinématographique en boîtes étanches, d'innombrables cartes et instructions nautiques. Je devais trouver une place en bas pour tout cela, tout en parlant aux nombreux amis venus pour me dire au revoir, et à de nombreux membres de l'Explorers Club et du Cruising Club d'Amérique. Malgré le secret que j'avais essayé de garder sur mon départ, il y avait aussi des photographes et des reporters.

Enfin, arrivait à deux heures de l'après-midi Mme Nutting, m'apportant des caisses de biscuits que le fournisseur n'avait pas livrées à temps. J'apprenais que le destroyer américain *Trenton* était parti à la recherche de son mari. Mme Nutting embarquait à bord du *Firecrest* avec W. P. Stephens, éditeur du *Lloyds Yacht Register* et fort connu dans les milieux nautiques anglais et américains.

Presque aussitôt, nous appareillions, car nous voulions profiter de la marée pour descendre East River. Je quittai l'embarcadère, remorqué par Bob

Schultz et son yacht à moteur *We Two*, escorté par une vedette de la police américaine, et par le commodore du Morris Yacht Club dans son yacht à moteur. Le Yacht Club salua mon départ de trois coups de canon, je répondis en amenant le pavillon français. C'était un départ public, cérémonieux, auquel ne manquaient pas les cinémas. Quelle différence avec mes appareillages de Cannes et de Gibraltar, auxquels je songeais avec le mélancolique regret des choses qui ont été et ne peuvent plus être. Et cependant, j'étais tout à la joie du départ, heureux de laisser derrière moi les difficultés de l'existence à terre et de voguer vers les îles lointaines, où ne m'avait précédé aucune publicité. Et je passais bientôt devant Fort Totten, de l'autre côté de Long Island Sound, où j'avais débarqué après ma traversée de l'Atlantique. L'Aventure reprenait là où elle s'était arrêtée....

Extrait de mon livre de bord.

A quinze heures, nous quittons Long Island Sound, pour entrer dans East River, franchissant les dangereux remous d'Hell'sgate, la porte de l'Enfer, nous passons sous le pont suspendu de Brooklyn et devant Manhattan et ses gratte-ciel, et ma dernière vision de New York me laisse une

impression de ville monstrueuse et titanesque. Le jour tombe comme nous passons près de la statue de la Liberté, et devant Coucy Island, le bateau de police à bord duquel sont montés mes passagers, quitte le *Firecrest*. Je jette l'ancre à Sheepsheads Bay et vais à terre acheter différents ustensiles de ménage qui me manquent. J'occupe une partie de la nuit et de la matinée suivante à arrimer soigneusement toutes mes provisions. A onze heures du matin, je quitte Sheepsheads Bay, toujours remorqué par le *We Two*. Le baromètre a baissé terriblement pendant la nuit et la matinée. Je m'attends à du gros temps. La mer est dure et houleuse, le remorquage pénible. A midi, la remorque casse et le motor-yacht me quitte fort vite en me saluant, car il désire rentrer avant l'arrivée du grain.

Je suis maintenant seul, absolument seul. Je hisse toute ma toile et fais route au sud-est. La mer est houleuse, la brise fraîche et le baromètre en baisse.

A cinq heures du soir, je suis au sud du bateau-feu *Ambrose Lightship* quand le garde-côte de Sandy-Hook vient près de moi et me signale l'approche du mauvais temps. Le coucher de soleil est d'un gris inquiétant et de gros nuages noirs s'accumulent vers l'occident. Le vent augmente, et à regret, car je sais que cela déformera ma voile

neuve, je dois rouler sept tours, amener le foc et la trinquette et prendre la cape pour la nuit.

L'opération est longue, car le gréement est neuf et de nombreux détails ne sont pas au point. Cependant, je constate avec satisfaction que mon nouveau rouleau fonctionne bien. Le vent souffle en tempête, les vagues sont hautes, mais sous la grand-voile réduite le *Firecrest* tient une cape excellente, et fatigué par les nombreuses opérations de l'appareillage, je dors confortablement jusqu'au petit jour.

Lundi 3 octobre. — Le baromètre remonte légèrement lorsque je reprends ma route vers le sud-est, à six heures et demie du matin. Vers treize heures, je hisse la trinquette et le tourmentin et, comme le vent augmente, j'amène la grand-voile et laisse le *Firecrest* se gouverner seul sous la voilure avant. Je trouve la nouvelle grand-voile triangulaire très facile à amener, mais constate que de nombreux détails ont besoin d'améliorations. Vers onze heures du soir, le vent souffle en tempête du nord-ouest, mais le *Firecrest* fait seul du chemin vers les Bermudes pendant que je repose.

Mardi 4 octobre. — Le baromètre baisse toujours. Vers huit heures du matin, la tempête augmente

encore d'intensité. Les vagues brisent à bord et submergent constamment le pont qui, mal calfaté à New York, laisse pénétrer l'eau dans la cabine.

Il vente très fort, des goélands passent, emportés par la tempête, et essaient vainement de remonter le vent.

Je reste attaché à la barre jusqu'à seize heures, trempé par les embruns sur le pont balayé par les vagues, puis je laisse le *Firecrest* se gouvernant lui-même fuir devant le temps vers les Bermudes, sous sa voilure avant. Vers le soir, le temps devient meilleur pendant que le baromètre remonte. A midi, je suis à cent vingt milles de New York.

Mercredi 5 octobre. — Vers une heure du matin, je remarque que mon feu rouge de bâbord est éteint. Je descends le fanal dans le poste pour le rallumer, mais je ne me presse nullement, car je n'ai aperçu aucun navire depuis quarante-huit heures. Aussi j'achève tout d'abord les préparatifs d'un repas. Je viens de remplir et d'allumer le fanal lorsque le *Firecrest* est ébranlé par un choc violent. Je monte sur le pont et aperçois dans la nuit très noire les nombreuses lumières d'un vapeur qui s'éloigne. C'est mon beaupré qui a reçu le choc. La sous-barbe en bronze est tordue. Les

« bittes » ou pièces de bois verticales tenant le beaupré ont été arrachées au ras du pont qui a été soulevé et présente une large brèche. Les étais de foc et de trinquette sont libérés de leur point d'attache. Le mât n'étant plus maintenu sur l'avant oscille d'une manière inquiétante.

Il est complètement inutile d'essayer d'attirer l'attention du vapeur qui ne m'a probablement pas aperçu dans la nuit noire. D'ailleurs, je n'ai pas de temps à perdre si je veux sauver le mât. Au moyen de palans je « roidis » les étais et j'amarre le beaupré aussi solidement qu'il est possible sur le pont maintenant rasé à l'avant. Le mât a étalé le coup, maintenant les étais de foc et de trinquette sont raides. Il peut venter,... tout est paré. Alors seulement je pense que je l'ai échappé belle.

Au jour, j'inspecte minutieusement les avaries et consolide les réparations provisoires de la nuit. J'obstrue avec du coton et de l'étoupe la brèche que présente le pont. A midi je constate que j'ai fait cinquante milles en vingt-quatre heures. Le vent souffle de l'est, ma route est sud-sud-est. Je hisse ma grand-voile avec deux tours. Je suis par 72 degrés ouest de longitude et 38°30′ de latitude nord.

Jeudi 6 octobre. — La brise vient légère de

DES GOÉLANDS PASSENT, EMPORTÉS PAR LA TEMPÊTE....

l'ouest, je hisse toute la grand-voile, mais sur le beaupré mal tenu je ne peux hisser qu'un petit foc. De nombreuses sargasses flottent autour de mon navire.

Vers le soir, j'aperçois un cachalot qui disparaît vers l'ouest. J'amène la grand-voile et laisse le *Firecrest* se gouverner sous sa voilure avant.

Vendredi 7 octobre. — Mon navire se gouverne lui-même, le ciel est nuageux, à midi je constate que j'ai fait soixante-dix milles en vingt-quatre heures. Les sargasses sont très nombreuses, ce qui ne m'étonne pas, car l'hiver la mer des Sargasses se déplace vers l'ouest.

Samedi 8 octobre. — A sept heures du matin j'aperçois un vapeur allant vers l'est. Le pont du *Firecrest* fait eau, je dois pomper constamment. De nombreux poissons s'envolent devant le *Firecrest*. Mes observations me montrent que le courant du Gulf Stream m'a déporté fortement vers l'est. Le baromètre continue à baisser et je profite de l'occasion pour hisser ma voile de cape que je n'ai pas encore essayée. Le coucher de soleil prend une teinte grise qui ne présage rien de bon. Le vent tourne au nord-est et des grains se succèdent toute la nuit.

Dimanche 9 octobre. — A deux heures du matin le vent change brusquement. A six heures je suis réveillé par les appels d'une sirène. Je passe ma tête par le panneau et j'aperçois le vapeur *Paget*, de Portsmouth, qui se maintient sous vitesse réduite à la hauteur du *Firecrest* qu'il surplombe de son énorme masse. Le capitaine me croyait en détresse et me demande : « *Are you all right?* » Je le rassure en lui affirmant que tout va bien à bord et le vapeur reprend sa route vers le nord-est dont il s'était écarté pour s'approcher de moi. Le ciel se couvre de mauvais nuages. La mer est dure, le vent augmente. L'orage arrive du nord-est avec de nombreuses rafales et de la pluie. Les dorades, qui aiment le gros temps, sautent autour du *Firecrest* qui fait route plein sud.

Les vagues ne sont pas excessivement hautes, mais cependant la mer est très dure, car les vagues viennent de deux directions différentes et déferlent constamment à bord. Le pont prend toujours l'eau, mes livres, mes vêtements et mes couvertures sont inondés.

Vers midi, le vent et la mer augmentent. Je suis mouillé et fatigué, mais je reste à la barre jusqu'à la nuit. Il fait froid, pourtant les vagues du Gulf Stream sont chaudes. La pluie devient torrentielle.

Je hisse la voile de cape avec deux ris. Le *Firecrest* se gouverne ensuite lui-même. Je constate qu'un poisson a mis complètement mon loch hors d'usage d'un coup de dent.

Lundi 10 octobre. — Le vent vire sud-sud-est. Ne voulant pas louvoyer contre un fort vent debout et une mer dure, je mets à la cape. Je dois pomper constamment, l'humidité est partout et je n'ai plus rien de sec à me mettre. Vers treize heures le ciel s'éclaircit et le vent tombe presque subitement, mais je suis inquiet, car le baromètre continue à baisser et je sais que la tempête reprendra plus forte. Je profite du calme pour faire sécher quelques couvertures. Vers huit heures du soir le vent revient de l'est-sud-est et à dix heures souffle en rafales. Je dois de nouveau rouler ma grand-voile, l'étrave plonge constamment dans les vagues et l'eau entre toujours par les avaries du pont, m'empêchant même de cuire. Le baromètre baisse encore.

Mardi 11 octobre. — Vers midi, un coup de vent de l'est-sud-est, qui vire bientôt à l'est. J'ai cinq tours dans ma grand-voile et deux ris dans la trinquette. De fortes vagues déferlent à bord, l'eau rentre par les avaries de l'avant. A huit heures du

matin les vagues dépassent dix mètres de hauteur. Vers midi le beaupré malgré tous ses amarrages ne tient presque plus, et je décide de mettre à la cape, mais les vagues viennent de deux directions différentes et le *Firecrest* fatigue beaucoup. Je suis moi-même fatigué, transi et j'ai faim, mais la mer est trop forte pour que je puisse faire cuire quelque chose. J'essaie bien de cuire du porridge sur le réchaud à cadran, mais une vague plus forte envoie le porridge se coller au plafond et aux parois du poste. Je continue à me nourrir presque uniquement de biscuits. L'eau embarque toujours et je dois pomper constamment. Le foc de tempête se déchire, ainsi que la bastaque de tribord, pourtant toute neuve et en fil d'acier de presque un centimètre de diamètre.

Mercredi 12 octobre. — Dans mon demi-sommeil je pense à ces défectuosités du gréement et du travail fait à New York, et à tout ce qu'il faudra réparer aux îles Bermudes, avant de pouvoir continuer ma croisière. Au-dessus de ma couchette est une boussole à carte renversée et, lorsque mon navire se gouverne lui-même et que je me repose, je n'ai qu'à ouvrir les yeux pour savoir la route qu'il suit. L'eau de mer pénètre par le pont et remplit la partie supérieure de la boussole qui, lorsqu'elle est

pleine, se retourne et je suis réveillé en sursaut par l'eau qui m'arrive sur la figure.

Vers quatre heures du matin, la tempête se modère. Je trouve un moyen de consolider le beaupré, je hisse la trinquette, abandonne la cape et fais route vers le sud-est.

Vers le soir je remarque que l'étai de foc s'use beaucoup et je me dispose à le réparer lorsqu'un coup de vent arrive si furieux et si sec que l'étai de foc et la bastaque bâbord cèdent en même temps. Je suis en danger de perdre mon mât de flèche, car l'étai a pris du mou. Je rentre toutes les voiles et avec de nouveaux palans improvise un étai de fortune. J'ai à peine terminé que l'obscurité arrive avec une pluie torrentielle. Le mât de flèche plie sous l'effort et, à sec de toile, le bateau roule terriblement. Enfin, heureusement la lune se lève et vient m'apporter l'aide de sa clarté. Je peux alors raidir l'étai de trinquette puis l'étai de foc. Je hisse de nouveau la grand-voile et mets à la cape sous voilure réduite. Je dors ensuite malgré mes couvertures trempées, épuisé que je suis par l'effort.

Jeudi 13 octobre. — Le vent souffle furieux un peu plus à l'est, je gouverne dans l'eau toute la journée et dois m'attacher à la barre tant la mer est démontée. De nombreux arcs-en-ciel appa-

raissent, mais le ciel entre les nuages est d'un bleu trop pâle et je sais que ce n'est pas encore la fin du mauvais temps. La mer grossit toujours et le baromètre baisse. Je suis très fatigué, mais je dois pomper pendant une partie de la nuit.

Vendredi 14 octobre. — Le vent est moins fort, mais la mer toujours grosse, mes observations me placent à cent vingt milles des Bermudes. Le ciel est occupé par un immense arc-en-ciel dont le *Firecrest* est le centre. Le baromètre est en baisse, mais le ciel s'éclaircit vers le sud où je pressens le beau temps. Vers le soir, le vent tombe et le baromètre remonte légèrement.

Samedi 15 octobre. — Je hisse mon premier foc et toute la voilure, c'est la première journée de beau temps depuis mon départ. A quinze heures, je croise le paquebot *Saint-Georges* allant des Bermudes à New York, qui me salue avec le pavillon britannique. Je constate avec satisfaction que je suis sur la bonne route. Vers le soir le vent devient debout et très léger. La nuit est très claire et des observations lunaires me placent à cinquante milles des îles Bermudes.

Dimanche 16 octobre. — Tout le jour je louvoie

contre un fort vent debout et je multiplie les observations car les îles Bermudes sont entourées de récifs de corail qui s'étendent à plus de quinze milles de la côte nord, et sur lesquels maints navires sont venus s'échouer. Vers quinze heures, je découvre la terre devant moi à tribord puis, à la nuit, le phare de Saint-David. Je continue à louvoyer vers la terre une partie de la nuit, puis je mets à la cape car le vent souffle fort et je suis fatigué.

Le lendemain, au petit jour, je n'aperçois plus la terre et mes observations me montrent que j'ai été déporté à trente milles au sud-est. Je tire des bords toute la journée contre une mer très dure. J'embarque toujours beaucoup d'eau et je dois pomper constamment. Vers quatre heures, j'aperçois de nouveau la terre après avoir barré toute la nuit; je passe au petit jour près d'un destroyer américain et entre dans le port Saint-Georges.

Le docteur Shelley, un descendant du poète, vint à bord et me donne pratique. Il m'apprend que tous les navires se plaignent du mauvais temps et qu'une goélette de deux cents tonneaux a mis quinze jours pour venir de la côte américaine et a subi de fortes avaries.

CHAPITRE III

ESCALE AUX BERMUDES
RÉPARATION DU « FIRECREST »

A neuf heures du matin, après une dure traversée de seize jours, j'étais à l'ancre dans le port de Saint-Georges. A dix heures j'avais déjà trouvé un calfat, un charpentier et un forgeron, et les réparations commençaient. J'obtenais l'autorisation de m'installer le long d'une petite île qui appartenait au gouvernement et sur laquelle j'avais seul le droit de prendre pied. A mon grand plaisir je constatais que les ouvriers noirs des îles Bermudes travaillaient plus lentement mais aussi plus soigneusement que ceux d'Amérique. Après quinze jours de travail le pont était étanche, et les avaries, occasionnées par mon abordage avec un vapeur, réparées.

Mes voiles s'étaient déformées dans les tempêtes d'une manière curieuse. Cependant, à New York, j'avais eu soin de faire couper ma grand-voile près d'un pied trop court dans chaque dimension et maintenant elle était devenue cinquante centimètres trop longue le long du gui et près de soixante-quinze centimètres le long du mât. Je n'en étais pas surpris, car une voile neuve doit être soumise progressivement aux efforts du vent avant de prendre sa forme définitive et, dès ma première sortie, j'avais essuyé de forts coups de vent.

Je fus obligé de les faire recouper complètement. Exposées à la pluie et aux vagues pendant quinze jours, sans avoir le temps de sécher, elles commençaient déjà à être piquées. Je les enduisis d'huile de lin ocrée qui, en les rendant imperméables, les préservait de l'humidité des tropiques et leur communiqua une teinte rouge foncée.

La coque du *Firecrest* prenait un peu l'eau et je décidai de mettre le *Firecrest* à terre. Très sportivement les frères Darrel, qui avaient pris part par deux fois à la course New York-îles Bermudes à bord de leur yawl *Dainty*, m'offrirent leur cale de halage pour le mettre au sec.

Je quittai donc le port Saint-Georges pour me rendre à Hamilton, capitale des îles, sur l'île longue, à l'autre extrémité du groupe. Ce fut une naviga-

tion fort intéressante, dans les étroits passages entre les dangereux récifs de corail, si redoutés autrefois des navigateurs qu'ils avaient valu aux îles le surnom d'îles du Diable. Quant au véritable nom des îles, son origine n'est pas connue. Oveido, qui écrivit l'histoire des Indes occidentales, prétend bien que les îles auraient été découvertes par un capitaine espagnol nommé Juan Bermudez, en 1515, mais le nom de Bermuda apparaît déjà sur la carte de la *Legatio Babylonica* de Pierre Martyr, publiée en 1511.

Vers quatre heures du soir je jetai l'ancre dans le port Hamilton, au centre d'îles couvertes d'une végétation luxuriante et qui portaient les noms des premiers colons anglais venus de Plymouth au commencement du XVIIe siècle.

Non loin était la grande goélette américaine *Zodiac*, appartenant à M. Johnson, du New York Yacht Club, qui vint m'inviter à prendre le thé à son bord.

Hamilton était beaucoup plus animé que Saint-Georges. Chaque semaine, des paquebots arrivaient de New York et débarquaient des touristes américains qui venaient se reposer de leurs affaires, à l'abri des lois de la prohibition. La circulation était grande sur les quais constamment envahis de marchandises.

Il y avait souvent, le long des quais, de belles et fines goélettes portant en général le pavillon britannique et qui se livraient à la contrebande de l'alcool. Toutes avaient de belles lignes et étaient taillées pour la course; elles étaient maniées par d'excellents équipages souvent américains et j'aimais à observer tous les détails de leurs gréements. Peut-être la plus belle était l'*Ethel B. Smith*, mais il y avait aussi la *Marie-Céleste*, de Saint-Pierre-et-Miquelon, battant pavillon français et dont la superstructure portait de nombreuses traces de balles, témoins d'une rencontre avec les gardes-côtes de la police de prohibition.

Je passai plusieurs semaines agréables à Port Hamilton; je fus nommé membre d'honneur du Royal Bermuda Yacht Club, où je reçus un excellent accueil. J'assistai aussi à plusieurs courses de chevaux et je pus me remettre à la pratique du tennis sur d'excellents courts en ciment.

Ce fut aussi pendant mon séjour que me fut remise, à bord d'un paquebot anglais, la Blue Water Medal pour 1923, décernée chaque année par le Cruising Club d'Amérique au meilleur exploit maritime amateur.

Une des curieuses et agréables caractéristiques de ces îles fortunées était l'absence d'automobiles, interdites en raison de leur faible superficie et de

la rareté des routes. En revanche, le nombre des bicyclettes était extraordinaire.

Je mis le *Firecrest* à terre à Inverrurie et découvris que sa coque prenait l'eau en deux endroits; après réparation, je retournai, le 2 janvier, vers le port Saint-Georges.

Là je retrouvai le même accueil sympathique de ses habitants, et en particulier des officiers de l'artillerie royale qui y étaient en garnison.

A Saint-Georges, un hôtel possédait une magnifique piscine, où je vis plusieurs fêtes nautiques. Il y avait de bons nageurs et nageuses et deux excellentes équipes de water-polo. J'eus aussi le plaisir d'y admirer Miss Gertrude Ederle, Aileen Riggin et Helen Wainwright, qui vinrent faire une démonstration de plongeons et de nages modernes. Au cours de cette fête je fus présenté au gouverneur des îles, le général Sir Enman, qui me parla longuement du Havre où il avait résidé pendant la guerre.

Mais le *Firecrest* faisait toujours un peu d'eau, et je décidai de le remettre une nouvelle fois à terre et de terminer par où j'aurais dû commencer en enlevant complètement le doublage en cuivre et en refaisant le calfatage de la coque. Ce fut, cette fois, à l'île Saint-David que je mis le *Firecrest* à terre. C'était, à mon avis, l'île la plus belle du groupe,

peut-être aussi parce qu'elle était la moins fréquentée des touristes. Enlever le doublage de cuivre fut une longue opération et nécessita le travail de six ouvriers, car il fallait enlever séparément chaque pointe pour ne pas abîmer le métal.

Lorsque le cuivre fut ôté, la coque fut complètement recalfatée à neuf, mais il était décourageant de penser que j'avais déjà payé pour ce travail qui avait été fait à New York pendant mon séjour en France. Pour le prix total que me coûtait la réfection du *Firecrest* j'aurais certes pu me faire construire en France un navire neuf.

Cependant, après trois mois d'escale, j'avais la satisfaction de pouvoir lever l'ancre. Cette fois je savais que mon vieux *Firecrest* était fort et en excellent état, car j'avais dirigé moi-même tous les travaux.

La population de Saint-David m'intéressait fort par ses mœurs simples et naïves et parlait un curieux patois anglais plein d'expressions maritimes. Mon escale fut cependant attristée par un pénible incident. Un jeune indigène, que j'employais à bord pour me faire la cuisine pendant les travaux de réparation, fut grièvement brûlé en allumant un réchaud à pétrole. Décidément il était préférable d'être toujours seul et d'assurer moi-même tous les risques et toutes les responsabilités.

Enfin je pus appareiller le 27 février, suivi de plusieurs amis qui, dans un canot à moteur, prenaient des photographies de mon départ. En raison de mon retard, j'avais décidé de ne pas faire escale aux Antilles et de chercher à rallier directement l'isthme de Panama. La brise augmentait progressivement pendant que le baromètre baissait, et le 3 mars, tandis que je faisais route sous voilure de cape, un furieux coup de vent coucha le *Firecrest* complètement sur le côté. La pluie était torrentielle et la mer très dure. Vers le soir, la tempête présentait des caractères cycloniques et je pris la cape, les amures à tribord, pour m'éloigner du centre de la dépression. Malheureusement, mon baromètre ne pouvait me donner aucune indication. Aux Bermudes j'avais oublié de l'enlever de la paroi du salon où il était fixé pendant que l'on recalfatait le pont, et les chocs l'avaient rendu impropre à tout service.

Le 5 mars trouva le *Firecrest* faisant route au sud sous la voile de cape, le foc et la trinquette, par une forte mer. J'avais, en effet, décidé d'atterrir sur le passage des Cinq-Mille-Vierges entre les îles Saint-Thomas et Sainte-Croix et d'éviter les Antilles plus à l'ouest, où j'aurais trouvé un courant contraire, mais, le soir, le coucher de soleil était inquiétant et, vers vingt-deux heures, j'étais obligé

de prendre de nouveau la cape. Une pluie torrentielle, des éclairs et des rafales se succédaient toute la nuit. Le lendemain, le ciel s'éclaircissait et je pouvais réparer les dégâts causés par la tempête, mais, le 7 mars au soir, un coup de vent venait du nord-ouest, et, le lendemain dimanche, la mer était démontée, la force du vent atteignait 9 Beaufort et je faisais route avec cinq tours roulés de ma grand-voile; le 9, j'étais encore obligé de prendre la cape et, en vérité, le *Firecrest* se conduisait si bien que je vins à me demander si je n'étais pas trop prudent. Mais un essai que je fis de reprendre ma route sous tourmentin et voile de cape au plus bas ris me démontra l'effort énorme imposé au gréement et à la coque. Sous cette voilure réduite, le *Firecrest* atteignait huit nœuds qui était sa vitesse limite.

C'était cependant la fin du mauvais temps et, le 12 mars, par 20 degrés de latitude nord, je rencontrai les vents alizés, je pouvais compter dorénavant sur une plus faible et agréable navigation dans les mers tropicales.

Le vendredi 13 mars, j'aurais dû apercevoir dans la soirée le feu de Sombrero, sur lequel je voulais atterrir et situé sur un roc au milieu du passage des Cinq-Mille-Vierges, mais la visibilité était mauvaise et je ne pus rien apercevoir. Je suivis une

route en zigzag qui devait me faire éviter tous les dangers. Le surlendemain, une observation solaire et un alignement de l'île Sainte-Croix, qui était en vue dans la matinée, me montraient que mes chronomètres avaient pris une minute de retard sur leur tableau de marche, ce qui m'avait fait passer à quinze milles plus loin que je ne pensais du feu de Sombrero.

Le lendemain, j'apercevais le feu de Toro Point et la pointe sud de Porto Rico. Je mis alors le cap au sud-ouest, sur l'isthme de Panama, et dans la mer des Antilles je faisais une bonne moyenne de marche poussé par les alizés qui soufflaient frais et réguliers du nord-est. C'était une navigation exempte d'incidents et j'avais de nombreux loisirs pour la lecture. J'aimais à relire la vie des flibustiers, les exploits des extraordinaires capitaines et des bons marins qu'étaient Graaf, Grammont et de Lussan, maîtres de ces parages au XVIIe et au XVIIIe siècle, avant que l'entente franco-anglaise mît fin à cette guerre de pillage et de course. Mais, ce que j'aimais par-dessus tout, c'était à me représenter ces îles lorsqu'elles étaient peuplées de ces Caraïbes simples et généreux, qui avaient accueilli à bras ouverts Colon et ses compagnons pour être exterminés ensuite jusqu'au dernier par l'implacable race blanche.

JE POUVAIS COMPTER SUR UNE AGRÉABLE NAVIGATION.

Le 1er avril au soir, la terre était en vue; à vingt heures j'apercevais le feu de Toro Point et, à une heure du matin, je pénétrais dans le port de Colon. Entre les deux jetées j'étais ébloui par les nombreuses lumières et j'évitais de justesse un vapeur qui sortait. Derrière la jetée je mouillais mes ancres, ayant couvert, en trente-trois jours, les dix-huit cents milles qui me séparaient des îles Bermudes.

CHAPITRE IV

A PANAMA

Yacht *Firecrest*, île de Taboga, baie de Panama 3 juin 1925.

Ce fut le 2 avril, à une heure, que je jetai l'ancre dans le port de Colon, derrière la jetée ouest.

Au petit jour, je hissai le pavillon jaune du code international, pour demander la visite réglementaire de la santé à bord. A sept heures du matin, un bateau à moteur vint le long du *Firecrest*, amenant, pour examiner mes papiers, un officier des douanes, un officier de la santé, un représentant de la police du port et un mesureur officiel du canal de Panama. Ce fut, comme dans tout port américain, une inspection méticuleuse qui dura plus d'une demi-heure, contraste avec le peu de formalités des ports anglais. Enfin, on m'annonça que

j'avais l'autorisation de traverser le canal de Panama, moyennant le paiement d'une somme de 72 *cents* par tonne de jauge, ce qui, ajouté à 5 dollars de taxe de mensuration, porterait à 11 dollars le droit pour moi d'utiliser les immenses écluses construites pour des vapeurs de plus de dix mille tonnes. Je ne serais pas autorisé à passer le canal à la voile et je devrais être remorqué. Je serais aussi obligé d'embarquer à mon bord un pilote officiel du canal dont les services sont gratuits. Toutefois, et par courtoisie, on m'autorisait à me déplacer sans remorqueur dans le port et à venir jeter l'ancre devant Cristobal qui est la partie américaine de la ville et appartient aux Etats-Unis, ainsi que toute une zone le long du canal, fixée par le traité May-Bunau Varilla, tandis que Colon et Panama font partie de la République panamienne.

Ce fut là que je vins mouiller, près d'un immense dock à charbon en acier, qui semblait sorti d'un rêve de H. G. Wells et fonctionnait jour et nuit avec un bruit de tonnerre produit par les wagonnets et les grues électriques approvisionnant en quelques heures les plus grands navires.

La nouvelle ville de Colon, qui remplace l'ancienne ville détruite par un incendie, est symétriquement bâtie comme les villes américaines et n'a de

remarquable que la diversité de sa population et le grand nombre de ses cabarets. Tout le commerce semble être aux mains des Chinois, à l'exception des coiffeurs, qui sont Japonais. Sur une grande place sont conservées deux grandes ancres du XVIe siècle qui mesurent près de trois mètres de hauteur.

Pendant son court séjour à Colon, les officiers des vapeurs français *Alcantara* et *Porto-Rico* vinrent visiter le *Firecrest* et m'invitèrent à dîner à leur bord. J'eus aussi le plaisir de faire une excursion en canot à moteur sur la vieille branche du canal français qui n'est pas utilisée pour le trafic.

Le 11 avril au matin, le pilote vint à bord et je levai l'ancre remorqué par le *Coco Solo*, canot à moteur de 4 chevaux, de l'agent de la Compagnie générale transatlantique à Colon. A bord du *Firecrest* s'était également embarqué le consul de France.

Les quelques milles qui séparent Cristobal de Gatun furent vite franchis et les portes de la grande écluse triple s'ouvrirent devant moi.

Ce n'était pas sans appréhension que je m'engageais dans le canal. Quatre ans auparavant, j'avais traversé le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, de Bordeaux à Sète, passant plus de cent écluses en trois semaines. Dans ces petites

écluses, faites pour des péniches de vingt mètres de long, le *Firecrest* avait subi des dégâts fort importants. Qu'allait-il arriver dans ces immenses écluses de près de quatre cents mètres de long, faites pour des navires en acier de dix mille tonnes et plus?

Je m'étais procuré de gros ballons faits de cordages tressés pour défendre les côtes du *Firecrest* et cependant, lorsque les gigantesques portes de l'écluse se refermèrent derrière mon petit cotre à voiles et le vapeur japonais *Tatsuko Maru*, j'étais fort inquiet.

Mais, à ma grande surprise, l'eau vint d'en dessous avec un bouillonnement tumultueux et le *Firecrest* se mit à monter sans à-coup comme un ascenseur le long du mur d'acier de l'écluse. Tout ce que j'avais à faire était, à mesure que je m'élevais, d'embraquer le mou des deux aussières, qui me retenaient au quai en haut de l'écluse.

Au milieu du bassin, d'énormes poissons sautaient, soulevés par l'afflux des eaux. A l'arrière du *Tatsuko Maru*, de nombreuses têtes jaunes considéraient en riant le spectacle inusité que présentait un si petit navire à voiles dans le canal de Panama. Bientôt l'écluse fut pleine, les portes s'ouvrirent et, tiré à bras d'hommes, le *Firecrest* suivit, dans la deuxième et troisième écluse, le navire japonais,

qui était, lui, remorqué par six puissantes mules électriques.

L'Atlantique était maintenant derrière moi et il ne me restait qu'à traverser le lac de Gatun pour parvenir à l'écluse de Pedro Miguel qui me donnerait accès à l'océan Pacifique.

Le lac de Gatun est un lac artificiel qui, sur une longueur de dix-neuf milles, a submergé une forêt. Le spectacle est curieux et unique : le chenal passe entre de nombreuses îles et des sommets d'arbres presque entièrement submergés sur lesquels sont perchés des pélicans et des aigrettes.

La faible puissance de notre canot remorqueur ne nous permettait guère de faire plus de quatre milles à l'heure, et nous étions constamment dépassés par des vapeurs qui marchaient à dix et douze nœuds. Toutes les nationalités se trouvaient représentées. Les vapeurs anglais, américains, japonais, allemands et norvégiens semblaient en majorité; il y avait même des vapeurs qui portaient le pavillon de l'Etat libre d'Irlande. Le pilote semblait honteux de notre faible vitesse et échangeait de plaisantes reparties avec les pilotes des vapeurs qui nous dépassaient. Après avoir passé la station radiotélégraphique de Darieu, nous arrivâmes à la fameuse trouée de la Culebra où de gigantesques dragues travaillaient sans cesse à déblayer le canal

des rocs amenés par les fréquents éboulements.

Vers la fin de l'après-midi, nous étions en vue des écluses de Pedro Miguel (connue localement sous le nom de Peter Mille) et de Miraflores, et le *Firecrest* passait enfin de l'Atlantique dans le Pacifique, marquant ainsi une étape bien nette dans mon long voyage.

Au crépuscule j'entrai dans le port artificiel de Balboa et jetai l'ancre près des croiseurs américains *Rochester* et *Cleveland*.

Il me restait cependant de ma traversée du canal une impression dominante de tristesse, car je pensais que seul un manque d'organisation et de confiance du pays avait empêché le génie de nos ingénieurs de réaliser une œuvre de conception uniquement française.

On s'étonnera peut-être de ne pas voir, dans mon récit, les conventionnelles exclamations d'admiration et d'extase par lesquelles les voyageurs ont coutume de célébrer leur traversée. Certes, la construction du canal fut une entreprise de grande envergure habilement menée, qui prit de longues années, mais, par exemple, le mécanisme délicat et compliqué d'un sous-marin me semble être une création plus merveilleuse du génie de l'homme. J'ai conservé de ma traversée l'impression que le travail de l'ingénieur et le matériel ont réalisé de

bonne besogne, mais qu'il est possible de faire mieux dans l'état actuel de la science.

Ce qui m'a surtout frappé, c'est l'organisation. Tout semble fonctionner avec un ordre parfait, sans la moindre perte de temps, dans le plus grand silence. La plus grande propreté règne partout. Des cités ouvrières, nettes et bien dessinées, abritent les travailleurs. Aux deux extrémités du canal, tout est prévu pour le ravitaillement des navires qui passent. En un mot, ce qui m'a surpris plus que les travaux d'art, c'est « l'efficacité » du service assuré par les Etats-Unis d'Amérique.

Je dois dire que le *Firecrest* reçut une attention toute spéciale. On avait donné des ordres pour que les vannes d'entrée d'eau fussent ouvertes doucement. A chaque écluse une équipe spéciale de travailleurs était alertée pour la manœuvre de mes amarres. Grâce à cette extrême prévenance, le *Firecrest* put traverser le canal sans recevoir une égratignure à sa coque.

Le port de Balboa a été créé artificiellement et n'est en somme qu'un élargissement du canal. Panama n'a pas de port pouvant donner abri à de grands navires. D'un côté, les dix-neuf jetées du port, avec les ateliers de réparation, la cale sèche et les magasins de marchandises; de l'autre, la brousse qui s'étend le long du canal. Des piquets,

portant des numéros, se découvrent à marée basse et partout sont perchés des vautours. Au fond du port passe constamment la longue file des vapeurs qui empruntent le canal. Des canots à moteur transportent à bord de chaque navire les pilotes, les docteurs et les employés des douanes. Les puissantes embarcations des croiseurs américains passent constamment en produisant d'énormes remous.

Pour les employés américains du canal on a construit la ville de Balboa, une belle ville fort propre, avec de grandes et belles avenues de palmiers royaux. Là les Américains vivent strictement entre eux avec leur *club houses*, leurs restaurants automatiques, leur *ice-cream-soda fountains*, leurs coopératives, leurs nombreuses églises qui n'ont pas l'apparence d'églises, et leurs non moins nombreuses loges maçonniques.

Le lendemain de mon arrivée, le *launch* du *Rochester*, croiseur portant le guidon de l'amiral américain, venait accoster le long du *Firecrest*. Un officier se présentait et m'apportait une invitation à déjeuner de la part du *commander* Mc Nair. Il m'offrait aussi l'aide de la marine américaine pour les travaux que j'avais à faire à bord.

Le lendemain, je me rendis à bord du *Rochester*, où une quarantaine d'officiers, réunis à leur mess

autour d'une table immense, me firent une excellente réception. Le *Rochester* a exactement le même âge que le *Firecrest* et a porté le pavillon américain dans toutes les mers du globe ; une véritable ville flottante ayant huit cents personnes à bord. On me fit visiter les appartements de l'amiral et toutes les installations modernes du bord : douches, appareil à distiller l'eau de mer, lavage de plats à l'électricité, etc. Sur le pont, en tenue légère, étaient des matelots américains, tous abondamment tatoués. Le tatouage, en effet, est une institution dans la marine américaine et des heures de service sont spécialement réservées à ce divertissement artistique.

Pendant tout mon séjour je devais entretenir les meilleures relations avec les officiers du *Rochester* et en particulier avec le *commander* Mc Nair, un excellent sportsman avec qui je fis plusieurs parties de tennis. Plusieurs matelots américains me furent envoyés pour m'aider à repeindre et à gratter la coque du *Firecrest*. Entre nous régnait aussi la plus grande sympathie et, une fois même, le matelot du *Firecrest* vint déjeuner avec les matelots américains à bord du *Rochester*.

Le *Firecrest* n'avait pour ainsi dire reçu aucune avarie entre les îles Bermudes et Colon, et cependant j'avais beaucoup de travail. Il me fallait pré-

voir un long trajet dans le Pacifique et une durée d'au moins un an avant de trouver un ravitaillement et des chantiers de constructions. La place étant très limitée, il me fallait peser soigneusement tous mes vivres et approvisionnements, trouver de la place pour du cordage neuf, de la toile à voile et des rechanges de toutes sortes. Je commandai aussi par câble à New York une grand-voile très légère en tissu ballon qui devait être employée sans gui et me permettre d'utiliser les moindres souffles de vent dans ma traversée du pot-au-noir.

Souvent, ma dure journée de travail finie, dédaignant le confort et l'ordre de Balboa, je me rendais à pied dans la ville de Panama, distante de trois kilomètres. La route passe devant le cimetière où se trouvent toutes les tombes des premiers travailleurs français du canal, victimes de la terrible fièvre jaune.

A Panama tout est pittoresque et imprévu et les traditions espagnoles ont survécu malgré le contact américain.

Dans les rues se croisaient des Panamiens bronzés de pure descendance espagnole, des Nègres de la Jamaïque, de pittoresques Mexicains avec leurs immenses sombreros de paille multicolore, des soldats et des matelots américains fuyant le dry et rigide Balboa. Il y avait aussi des Indiens San-

Blas, pieds nus, courts et trapus, une des races les plus intéressantes de l'Amérique centrale.

Dans les rues, de nombreux enfants, pieds nus, heureux enfants, semblaient tous être cireurs de bottes ou vendeurs de tickets de loterie.

Partout étaient des cabarets, d'où s'échappait le son de musique nègre et où entraient constamment les marins et les soldats. Les femmes avaient toutes la grâce espagnole et la nonchalance créole. Tout comme Montmartre, Panama avait son Chat-Noir : El Gato negro.

La boxe est très en honneur à Panama. J'assistai à de bons matches et quelques boxeurs noirs étaient tout près de la meilleure classe mondiale. Certains combattants portaient des noms naïvement prétentieux et je crois bien me souvenir d'avoir assisté à un match de boxe entre deux énormes Nègres dont l'un s'appelait Knock-out George Washington et l'autre King Salomon. Les matches se disputaient au milieu d'un grand vacarme produit par les cris des parieurs comme les parties de chistera en Espagne.

Le soir, dédaignant les taxis, je rentrais à bord presque toujours en courant pour me maintenir en bonne condition physique. Je jouai même aussi une exhibition de tennis contre le champion de Panama, que je gagnai malgré mon peu d'entraînement;

mais, après une journée de travail, je préférais au tennis les charmes de la natation dans les eaux rafraîchissantes du port.

Balboa possède aussi une excellente piscine où une exhibition fut donnée en mon honneur par la troupe des *Red White and Blue*. L'instructeur américain, M. Griser, a obtenu là des résultats absolument remarquables qui démontrent, une fois de plus, la facilité avec laquelle on peut enseigner le crawl américain aux débutants qui n'ont jamais pratiqué de nages désuètes comme la brasse ou le trudgeon. Et je regrettais beaucoup d'avoir appris à nager à une époque où ces nages modernes étaient inconnues en France.

A Balboa fit escale le navire hydrographique américain *Arcturus*, qui revenait d'une exploration aux îles Galapagos. J'eus le plaisir de renouveler avec le chef de l'expédition, le docteur Beabbee, une connaissance faite un an auparavant à l'Explorer's Club de New York. De nombreuses et fort intéressantes aquarelles me furent montrées, qui représentaient les poissons des grandes profondeurs avec les couleurs qu'ils avaient au sortir de l'eau. L'expédition avait été fort bien organisée, avec de nombreux appareils scientifiques. Tous les frais avaient été payés par un des plus grands musées d'histoire naturelle de New York. L'*Arctu-*

rus transportait à bord plusieurs opérateurs de cinéma, et les résultats de la croisière allaient être vulgarisés et projetés dans tous les cinémas d'Amérique. Ces méthodes pratiques diffèrent de celles de notre pays, où il n'est pas de bon ton de mélanger la publicité à la science, mais seules elles permettent de trouver les concours financiers nécessaires aux grandes entreprises.

Je fis aussi une excursion à la vieille cité de Panama, complètement détruite et pillée par Henry Morgan en 1673; à l'embouchure d'une crique, à une dizaine de kilomètres de la ville actuelle, quelques pans de mur et plusieurs tours subsistent seuls de celle qui fut jadis la plus opulente cité du Pacifique.

*
* *

Après deux mois d'escale j'étais prêt à partir. Je reçus de France un important matériel, un nouveau cinématographe, cadeau de mon ami Pierre Albarran, et un phonographe envoyé par Jean Borotra, le champion de tennis. Je reçus de New York la grand-voile légère que j'avais commandée. En contraste avec les difficultés d'Amérique, les autorités douanières de Panama me traitèrent avec la plus grande courtoisie

et me firent escorter d'un alguazil pour constater que ma grand-voile embarquait bien à bord du *Firecrest.*

Lorsque j'eus besoin de remplir mes caisses à eau, le *motor launch* de l'amiral américain vint prendre le *Firecrest* et le remorquer le long d'une jetée. Les prises d'eau étaient destinées à alimenter les grands vapeurs et je crois bien me souvenir que le tarif minimum était de un dollar pour les premiers deux mille litres. On introduisit par l'écoutille de l'avant un énorme tuyau à l'intérieur du *Firecrest.* J'avais bien recommandé qu'on ouvrît très peu le régulateur d'admission d'eau, car je ne désirais que deux cents litres. Je suppose qu'on ouvrit la prise d'eau en grand, car l'eau fit irruption avec une grande violence, remplissant instantanément mes réservoirs et débordant dans la cale. En hâte je sortis avec le tuyau qui m'inondait copieusement, offrant ainsi aux curieux du quai un divertissement inédit, mais l'eau, à l'intérieur, avait déjà atteint le niveau du plancher, et il me fallut plusieurs heures de travail aux pompes pour l'épuiser.

Avant mon départ, les officiers du *Rochester* m'offrirent un déjeuner d'adieu où ils me présentèrent un nouveau pavillon français et un guidon du Yacht Club de France.

Le 31 mai au matin, je levai l'ancre, remorqué hors du canal par le *launch* du *Rochester*, et je mouillais dans l'après-midi sous l'île de Taboga où, dans le calme et la tranquillité, je voulais pouvoir mettre à jour mes notes de voyage.

CHAPITRE V

DE PANAMA AUX GALAPAGOS

Yacht *Firecrest*, en mer, océan Pacifique sud.

Le 11 juin, je pris mon départ de l'île de Taboga. Les îles Galapagos, mon escale prévue, n'étaient qu'à huit cent milles à vol d'oiseau, mais, malgré la courte distance, c'était une longue traversée, car il est extrêmement difficile de sortir à voiles de l'immense baie de Panama pour gagner le deuxième degré de latitude nord, où l'on rencontre les vents alizés. C'est ainsi que s'expriment les instructions nautiques américaines : « Le passage sous voiles vers l'ouest durant la saison des pluies (saison actuelle) est une entreprise extrêmement difficile et terrible pour un voilier; des calmes, grains, rafales de vent et courants contraires, un fort

roulis, une chaleur extrême et une atmosphère chargée d'humidité et pluie sont les incidents de chaque jour. Il arrive souvent que moins de vingt milles vers l'ouest sont faits par semaine, et c'est seulement par l'utilisation industrieuse de chaque rafale et bouffée de vent que le passage peut être fait. »

Ce serait infliger un supplice inutile au lecteur que de lui citer mon journal de bord qui, dans cette traversée, ne fait guère que mentionner succession de grains, de tonnerre, d'éclairs, de calmes plats, de pluie diluvienne et de changements de voiles. Le surlendemain au petit jour, je passai en vue du cap de Mala et dans la soirée, la couleur bleue de l'eau, indice des grands fonds, m'apprenait ma sortie du golfe de Panama.

Pendant la première semaine, la brise fut très légère et excessivement variable, tournant constamment du nord au suroît, en passant par l'est. Sans cesse sur le pont, ajustant les écoutes de mes voiles pour en obtenir un meilleur rendement, utilisant chaque souffle de vent, j'avais réussi à conserver constamment une vitesse d'à peu près un nœud.

Mais, le 18 juin, à midi, alors que je m'estimais bien au sud du parallèle de 5 degrés nord, mes observations méridiennes me donnèrent pour ma

latitude 5° 17′, c'est-à-dire douze milles plus au nord que la veille. J'avais eu contre moi un courant de plus de trente milles en vingt-quatre heures.

Alors, pendant toute la période qui suivit, la brise, légère et variable, vint en général du sud, coupée par de petits grains du nord et du nord-ouest. Mon sillage estimé variait de sept à quarante milles par jour, et, constamment dressé que j'étais par les courants, ma route, sur la carte, se traduisait par des zigzags invraisemblables.

Ainsi, le 20 juin, j'avais réussi à regagner le sud du parallèle de 5 degrés, mais, le 25, je me trouvais de nouveau par 5° 24′ de latitude nord. Une meilleure brise m'amena, le 26, par 4° 48′, et le 27 juin me retrouvait de nouveau à seize milles au nord du parallèle de 5 degrés.

Les observations du 1er juillet furent particulièrement décourageantes. La brise avait été nettement plus favorable et mon estime me donnait quatre-vingt-dix-sept milles parcourus vers le sud dans les dernières quarante-huit heures. Je me voyais déjà dans les vents alizés. Ma position par observation n'était, hélas! que 4° 58′. J'avais eu contre moi un courant de plus de quatre-vingts milles en deux jours.

Du 17 juin au 2 juillet, le *Firecrest* laisse un long sillage derrière lui, parcourant près de quatre cent

cinquante milles. Et, sur la carte, sa position, le 2 juillet, était seulement cinq milles au sud de sa position le 16 juin. C'était désespérant, il n'y avait aucune raison pour sortir jamais de cette zone de calme. Allais-je subir le sort de Pizarre qui, tentant le premier la sortie hors du golfe de Panama, en 1525, fut obligé, après soixante-dix jours, de regagner la rivière Chiman?

Tout dernièrement encore, un trois-mâts français, après quatre-vingt-douze jours de vaines tentatives pour passer, avait rebroussé chemin vers le Costa Rica, où il avait dû être condamné, car sa coque était entièrement mangée par les tarets.

Le calme, cependant, me donnait quelques loisirs et j'en profitais pour relire mes auteurs préférés, corriger de vieilles notes de voyage et travailler l'histoire naturelle et les dialectes polynésiens. Lorsque la nuit était claire, j'observais toutes les constellations australes, nouvelles pour moi. Pendant le jour, je ne me fatiguais jamais d'étudier la vie abondante autour de moi et les habitudes des poissons et des oiseaux. Dans la baie de Panama, j'avais été environné de nombreuses baleines — probablement *balecœpteris musculus* — et j'avais pu filmer leurs évolutions. Loin du *Firecrest*, des bonites poursuivaient, en compagnie de dorades, des poissons volants. Dans mon sillage, une quin-

zaine de coryphènes, dorades à la queue dorée, me suivaient toujours. De temps en temps, un requin paraissait à la surface avec son cortège habituel de rémoras parasites et de poissons-pilotes. A l'avant, il y avait toujours, de chaque côté, un petit poisson dont je ne me lassais jamais d'admirer les évolutions. Ces poissons gris argent portaient sur le dos un chevron rouge éblouissant rejoignant les yeux. Ils étaient d'une vivacité extraordinaire et je n'ai jamais vu une dorade réussir à les attraper.

Les oiseaux de mer étaient nombreux et d'espèces fort différentes, certains d'un blanc neige, d'autres roux, d'autres mi-blancs, mi-noirs ou entièrement noirs. Les uns plongeaient après les poissons volants, tandis que les autres, au long bec, préféraient, moins sportivement, les attraper dans l'air et ne se mouillaient jamais.

Au crépuscule, je regardais les bonds extraordinaires des dorades et je pouvais constater la véracité des affirmations des anciens naturalistes. J'ai vu des dorades faire des bonds de trois mètres de hauteur et de près de dix mètres de long, ce qui nécessite une force musculaire prodigieuse. J'ai vu aussi un énorme requin sortir verticalement et presque entièrement de l'eau et faire un demi-tour sur lui-même avant de disparaître à ma vue.

Je me livrais souvent à la pêche. L'humidité

avait enlevé beaucoup d'élasticité à mon arc et je préférais harponner les dorades lorsqu'elles passaient à ma portée. Je ne pus réussir à attraper un seul requin et je pus constater qu'ils ne sont pas toujours très voraces.

J'employais une dorade comme appât et un hameçon d'acier tenu par une chaîne, et les squales, méfiants, après que leurs poissons-pilotes étaient venus en reconnaissance, déchiquetaient l'appât par tout petits morceaux sans jamais tenter de l'avaler d'un seul coup. Et cependant, lorsque je tuais l'un d'entre eux avec ma carabine Springfield, c'était aussitôt une bataille féroce autour du festin cannibale.

Ce fut pendant cette période de calme que je découvris que d'innombrables mouches rouges avaient transformé ma provision de pommes de terre en une informe bouillie gélatineuse. Il y avait toujours de l'imprévu; par exemple, le 24 juin fut la journée des captures. A six heures du soir, je harponnai une énorme dorade, et, pendant la nuit, entendant un bruit insolite, je découvris dans un caisson un cafard ailé d'environ cinq centimètres de long; cette capture était, à mes yeux, infiniment plus importante que la première.

Je ne me doutais guère alors que je ne pourrais jamais tenir en échec ces blattes redoutables qui

allaient s'établir dans le *Firecrest* et causer de sérieux dégâts à mes livres et cartes de voyage.

Cependant, mes tribulations devaient prendre fin le 3 juillet, à midi; ma latitude était de 4° 43'. Dans l'après-midi et pendant la nuit, une fraîche brise du sud-ouest me permettait une vitesse de quatre nœuds. La houle était forte, le *Firecrest* faisait route au plus près et tanguait violemment en fendant les lames. Pendant toute la nuit, je dus veiller attentivement, car mes observations m'avaient indiqué la proximité du rocher de Malpelo, petit îlot isolé à trois cent milles du cap San Francisco, la côte sud-américaine la plus proche. Avec les courants mon estime était problématique et je devais exercer une surveillance attentive.

Au petit jour, le rocher de Malpelo sortit de la brume, et un calcul d'heures par une observation solaire me démontra que mes deux chronomètres avaient pris un état de marche à la mer très différent de leur état vérifié dans le port de Balboa.

Près de cet îlot, les poissons et les oiseaux étaient encore plus nombreux. La brise devenait plus fraîche et je dus me rendre à l'extrémité du beaupré pour carguer mon clinfoc. La houle était forte, le beaupré plongeait dans l'eau, et je venais à peine de terminer cette délicate opération lorsque je constatai sous mes pieds la présence d'un

nombre considérable de requins qui me guettaient patiemment. Je regagnai vite l'abri du pont et les dispersai à coups de carabine. J'avais pu constater, parmi cette cinquantaine de squales presque noirs, la présence d'un énorme requin d'un blanc sale.

*
* *

Au sud de Malpelo, un fort clapotis m'indiquait que des courants se rencontraient et me faisaient prévoir ma sortie du fort courant nord qui avait tant retardé ma route. Le 7 juillet, la pluie et l'humidité cessèrent. Le temps devint plus sec et la brise régulière; j'avais enfin, par 2° 50′ de latitude nord et 80 degrés de longitude ouest, rencontré les vents alizés qui n'étaient cependant pas établis dans l'est et venaient du sud quart sud-ouest, m'obligeant à tirer de nombreux bords.

Avec les vents alizés étaient revenus les poissons volants qui tombaient constamment sur le pont pendant la nuit, m'apportant un appréciable supplément de nourriture.

Pendant mon séjour dans la zone des calmes, de nombreuses algues étaient venues s'attacher à la coque du *Firecrest*. Je pus constater la présence des mêmes fleurs blanches et noires qui avaient tant retardé ma marche dans l'Atlantique. Main-

tenant je savais que c'étaient des crustacés, et j'aurais pu dire du ton négligent qu'affectent quelquefois les savants : « Oh! tout simplement, des lepas anatifères, famille des lépatides, sous-ordre des cirripèdes thoraciques, division des entomostracés ».

Le 15 juillet, je passai la ligne sans le baptême traditionnel, à sept heures du matin, dans la longitude 85° 55′ ouest. J'avais, l'avant-veille, aperçu pour la dernière fois l'Etoile Polaire, et je disais adieu, peut-être pour des années, à l'hémisphère septentrional.

Le 17 juillet au soir, des observations d'une étoile du Centaure et de Jupiter m'indiquaient que San Cristobal ou Chatham, la seule île habitée des Galapagos, se trouvait seulement à une quarantaine de milles. Le *Firecrest* se gouverna lui-même pendant la nuit, mais je vins souvent sur le pont, essayant de percer l'obscurité pour découvrir la terre. Un courant un peu fort, un écart de mes chronomètres auraient produit facilement une différence de trente milles en longitude et, dormant trop confiant, j'aurais pu être réveillé brutalement par le choc du *Firecrest* contre les récifs. A l'aube j'étais sur le pont, et la terre était tout près et s'étendait en arc de cercle devant moi. J'étais à moins de quatre milles de la côte, dans la baie de Rosa Blanca. Mon atterrissage avait été fort précis,

mais ma marge d'erreur un peu faible, et une plus grande précision aurait été dangereuse.

C'était le trente-septième jour depuis mon départ de Panama, quatre jours de plus que des îles Bermudes à Colon pour couvrir une distance à vol d'oiseau trois fois moindre.

CHAPITRE VI

SÉJOUR AUX GALAPAGOS

Les îles Galapagos, autrefois inhabitées, n'étaient alors visitées que par quelques baleiniers qui venaient s'y ravitailler en eau. Jadis elles étaient connues sous le nom d'îles Enchantées, car une déesse était supposée y résider. Couvertes de volcans, dont quelques-uns sont encore en activité, elles sont fort intéressantes du point de vue géologique. Charles Darwin les a visitées et en a décrit la flore et la faune dans la *Croisière du Beagle* qui faisait partie de ma bibliothèque de bord. Enfin, de nos jours, le docteur Beabbee les a longuement explorées.

Le jour se levait. Les pentes vertes du mont San Giachinno, au sud de l'île, contrastaient étrangement avec la partie nord, hérissée de petits cônes

volcaniques et presque entièrement dépourvue de végétation.

Je doublai vite le cap Nord et ses dangereux récifs. L'abondance de la vie animale, autour de moi, était prodigieuse. A de grandes altitudes planaient les frégates et les phaétons, qui tombaient souvent avec une rapidité vertigineuse pour arracher en l'air leur proie aux oiseaux de mer plongeurs. De nombreux requins suivaient mon sillage. Les bonites à ventre rayé et les coryphènes dorades poursuivaient les innombrables poissons volants, qui étaient là d'une espèce particulière. Ils étaient porteurs de deux paires d'ailes et leur tête se prolongeait par une épée plus longue que leur corps, analogue à celle de l'espadon. Lorsqu'ils volaient, leur corps se recourbait en une espèce d'U. Ils n'avaient aucune chance d'échapper à leurs nombreux et divers ennemis. J'admirais l'habileté des frégates et des phaétons qui les saisissaient toujours par l'épée que je viens de décrire. Attaqué aussitôt par les autres oiseaux de mer, qui lui disputaient son butin en poussant des cris aigus et perçants, le ravisseur était souvent obligé de lâcher sa proie; mais telle était la promptitude de ces oiseaux que jamais le poisson n'atteignait la surface de l'eau.

Autour de moi, tout était nouveau et étrange. La

face aride de l'île et les nombreux cratères éteints en dénonçaient la formation géologique récente et j'étais fortement attiré par le caractère sauvage de la côte. Je pouvais maintenant apercevoir une des plus grandes curiosités de la nature qu'il m'ait été donné de contempler, car le Kickerroc se dressait devant moi par tribord. C'est un rocher de basalte de près de deux cents mètres de haut, de forme géométrique, dont les faces, absolument verticales, plongent dans la mer. Le sommet, presque plat, est couvert d'une sorte d'herbe dont la couleur verte contraste avec le roc nu.

Là-haut s'ébattaient une nuée d'oiseaux marins de nombreuses espèces. Les hauts de l'île m'abritaient du fort vent alizé qui bientôt ne m'arriva plus que par rafales et cessa subitement. Je m'occupais à préparer un repas lorsque je fis la constatation que l'île s'éloignait rapidement de moi. Un courant de quatre nœuds m'entraînait vers l'ouest. Je savais, par mes livres d'instructions nautiques, que maintes fois des voiliers en vue du port, pris par le calme et entraînés par le fort courant de Humboldt, avaient été plus de quinze jours avant de pouvoir revenir jeter l'ancre.

Allais-je subir le même sort? Heureusement le calme ne dura qu'une heure, et je pus bientôt reprendre ma route. J'apercevais maintenant le roc

Dalrymple, qui indique l'entrée du seul port de l'île. C'est un curieux rocher gris jaunâtre, qui semble posé sur l'eau et est appelé du nom d'un célèbre naturaliste anglais, mais, comme chez nous, les gens du pays ont pour lui un nom grossier infiniment descriptif.

Bientôt, je pus distinguer la pointe Lido, et le petit port, Puerto Chico, s'ouvrit devant moi, montrant une plage de corail éblouissante de blancheur, quelques huttes, un phare et une petite jetée de bois.

Avant de pouvoir jeter l'ancre, j'eus encore à déployer toute la patience et l'industrie du navigateur. Je savais par mes cartes qu'un étroit et tortueux chenal, d'environ cent cinquante mètres de largeur, menait au port et que rien ne l'indiquait à la surface de la mer. A tribord, les vagues se brisaient avec un roulement de tonnerre sur le récif Schiavoni, et les mâts de l'épave du vapeur australien *Carawa,* échoué là quatre ans auparavant, sortaient hors de l'eau.

A bâbord, la pointe Lido disparaissait sous l'écume. Je m'engageai dans la passe et commençai à louvoyer contre la marée et un fort vent debout. Je devais agir avec prudence, car les pointes traîtresses du corail me guettaient sous la mer. Louvoyer seul à bord n'est pas chose facile quand on

porte trois voiles devant le mât et quand on doit manœuvrer quatre écoutes. Dans ce chenal étroit je pouvais à peine faire route trente secondes entre deux virements de bord et encore je devais utiliser cette demi-minute pour prendre des relèvements au compas et m'assurer de ma position. Il me fallait aussi courir fréquemment en vigie, à l'avant, et regarder devant moi. Une coloration différente de l'eau m'annonça à plusieurs reprises un récif et je ne dus mon salut qu'à un rapide coup de barre. Contre la marée, je pouvais difficilement remonter dans le vent. Tirant plus de trente bordées sans manquer un virement, ce qui aurait pu être fatal avec le courant contraire, j'arrivai dans l'intérieur du port. Après m'être assuré de la nature et de la hauteur du fond par un sondage, je pus enfin mouiller l'ancre par six brasses d'un fond sablonneux et à deux cents mètres nord de la jetée, le samedi 18 juillet, à seize heures.

Comme je carguais mes voiles, je pus constater que le phare n'était qu'une lanterne au haut d'une grande perche, environnée de deux huttes couvertes de chaume. Plus loin, près de la seule maison en bois, trois personnes s'agitaient, et bientôt montaient en haut d'un mât les couleurs de la république amie de l'Equateur.

Je rendis le salut et j'achevais de rendre clair

mon gréement, lorsque je remarquai trois personnes gesticulant au bout de la jetée. Comprenant que ma présence à terre était désirée, je procédai à l'opération de dépliage de mon berthon et à sa mise à l'eau. Je fus accueilli par un grand nombre de questions en espagnol, langue que j'entends un peu, mais que je ne puis parler.

Je compris que l'une de ces personnes était le capitaine du port et gouverneur de l'archipel et lui montrai les papiers du bord. Dès qu'il sut que j'étais Français, il arrêta immédiatement toute inquisition et m'invita à dîner. A ce moment, s'avança un petit vieillard, qui me demanda en un mauvais anglais si j'étais seul à bord. Des hochements de tête dubitatifs accueillirent ma réponse et il me dit : « Vous étiez deux et vous avez noyé l'autre! » Il m'apprit qu'il était venu plus de cinquante ans auparavant dans l'archipel, qu'il avait fait un peu tous les métiers, avait été matelot, charpentier, commerçant, puis capitaine d'une goélette et s'occupait actuellement de l'entretien du phare. Il était marié à une Equatorienne, avait oublié l'anglais et n'avait pas très bien appris l'espagnol. Mon bateau, me dit-il, avait l'air d'un bateau anglais. Il annonça ma réponse affirmative avec fierté aux autres, en espagnol, sans produire d'ailleurs sur eux la moindre impression. Il m'apprit

ensuite qu'il était né à Londres, en 1848, me demanda si je connaissais Tower Hill et parut enchanté de savoir que j'avais souvent vécu dans sa ville natale.

Nous nous rendîmes alors à la maison du gouverneur, où, à la lueur d'une lanterne, et entouré de moustiques particulièrement voraces, je dévorai quelques biftecks et de nombreuses bananes rôties. Le vieil Anglais servait toujours d'interprète, et je dus répondre à de nombreuses questions sur ma croisière. On m'informa que, si je désirais me rendre au *pueblo,* distant de cinq milles, le propriétaire de l'île, el señor don Manuel Cobos, serait heureux de m'envoyer un cheval et de me recevoir à son hacienda de Progreso.

Le lendemain, à l'heure fixée, j'aperçus, sur la place, un péon qui tenait un cheval par la bride, et me rendis à terre avec plaisir. Les marins ont toujours eu la réputation d'échanger volontiers le plancher mouvant de leur navire pour le dos, non moins remuant, d'un cheval. Je devais faire sur ma monture une curieuse figure. En effet, pendant ma traversée, j'avais sacrifié à ma manie de jeter des objets par-dessus bord et j'avais semé sur ma route marine des chemises, des vêtements et des souliers brûlés par la chaleur humide des tropiques, de sorte que je ne possédais plus que

quelques vêtements de matelot en toile blanche. Pieds nus, avec un pantalon à large patte et un col marin, j'étais, certes, un pittoresque cavalier, lorsque je m'engageai sur la piste, longue de cinq milles, qui menait à l'hacienda de Progreso. C'était un sentier passant sur des rocs de lave qui roulaient sous les pieds de mon cheval et au milieu de buissons à fleurs jaunes qui étaient la seule végétation.

Le sentier montait toujours, puis, après avoir grimpé trois raidillons particulièrement escarpés, le décor changea brusquement. J'étais maintenant au milieu d'une végétation abondante et je pouvais reconnaître autour de moi les citronniers, les orangers, les bananiers, les ananas et le goyavier sauvage, autour desquels volaient un grand nombre d'oiseaux à plumes jaunes.

Je passai un détachement de soldats équatoriens, puis deux enfants porteurs d'oiseaux qu'ils avaient tués à coups de pierre. Je crus d'abord à une grande habileté de leur part, mais je pus bientôt constater que les oiseaux, nullement farouches, se laissaient approcher tout près sans s'envoler. Plus loin, un jeune adolescent à cheval, vêtu d'un poncho aux brillantes couleurs avec le traditionnel lasso pendu à l'arçon de sa selle, me salua d'un *buenos dias.* Enfin, après une montée presque à pic, et après

avoir longé plusieurs bâtiments délabrés, une sucrerie et une scierie, j'arrivai à l'hacienda. El señor don Manuel Cobos lui-même, un jeune homme d'environ vingt-cinq ans, vint à ma rencontre, et me souhaita la bienvenue en français avec un fort accent parisien. Il m'informa aussitôt avec toute la courtoisie d'un hidalgo que son île, que son hacienda, que ses péons étaient à mon entière disposition. Il m'apprit qu'il avait été, pendant quatre ans, à Paris, élève de l'école Sainte-Marie de Monceau. Devant la maison d'habitation entourée d'une barrière se trouvait le village des péons formé par un demi-cercle de huttes en chaume.

C'était presque une vision de l'Amérique du Sud, avec les gauchos, les chevaux en liberté, les lassos et les ponchos multicolores, et les péons sales, déguenillés et pittoresques.

Nous montâmes par un escalier extérieur au premier étage de la maison d'habitation où je fus présenté à un lieutenant en uniforme, commandant les forces de l'Equateur détachées dans l'île pour garder des convicts, au *commissario*, au majordome et à plusieurs charmantes señoritas. J'appris qu'on avait envoyé un détachement de soldats pour monter la garde sur la plage devant le *Firecrest* en mon absence.

Le premier et seul étage de la maison d'habitation comprenait une grande pièce aux murs nus et délabrés, sur laquelle s'ouvraient de nombreuses chambres, cuisines et magasins. En visitant les diverses pièces de la maison, je fus frappé par la presque totale absence de livres ou de journaux illustrés. Par contre, la multiplicité des armes à feu était surprenante. Il y avait des pistolets automatiques Mauser partout : sur les oreillers, les lits, sur les tables de toilette. Enfin, la chambre du propriétaire était un véritable arsenal.

Mais une cloche sonna et nous nous assîmes devant un excellent repas, composé uniquement des produits de l'île dont je pus admirer la diversité. Il y avait du pain fait avec de la farine de manioc, des bananes rôties, de la viande grillée, des oranges et des ananas.

Tout au début du repas, je remarquai que l'escalier qui nous avait amenés au premier étage se fermait par une trappe sur laquelle se tenait un factionnaire en armes; à chaque embrasure de fenêtre les péons armés montaient la garde.

Le propriétaire m'expliqua qu'il redoutait beaucoup une attaque, que son père avait été tué par des péons, que lui et ses chefs de service ne sortaient jamais sans armes et qu'il était fort imprudent pour moi de sortir sans revolver. Je pensai à

part moi que la multiplicité des armes à feu était le plus grand danger. En effet, quelques mois auparavant, pendant que don Manuel surveillait sa scierie, des péons s'étaient emparés de son arsenal et avaient fait feu sur lui par les fenêtres. Il avait dû s'enfuir à cheval et tenir la campagne pendant quatre jours.

Le propriétaire m'entretint longuement de la fertilité de l'île, dont le dixième seulement est mis en culture. La difficulté de se procurer de la main-d'œuvre, le manque de toute communication retardent le développement de cette colonie appelée à un grand avenir et que les Américains convoitent en raison de sa position sur la route de Panama.

Je dus répondre à un nombre de toasts considérable, boire à la santé de la France, de l'Equateur, de leurs gouvernements respectifs et de la colonie de San Cristobal.

On décida de donner un bal en mon honneur et les couples glissèrent sur le parquet en dansant des danses modernes, pendant qu'un métis chantait, en s'accompagnant de la mandoline, une étrange et rauque chanson où revenaient fréquemment les noms d'amour et de mort. Enflammés d'un grand courage que leur communiquaient les boissons qui circulaient librement, plusieurs s'offrirent pour

m'accompagner, mais je ne pouvais naturellement pas les prendre très au sérieux.

Devant la maison d'habitation, le pueblo s'étendait en demi-cercle avec ses petites maisons de chaume. A la porte des cases, de nombreux groupes jouaient aux cartes ou faisaient rouler les dés sur des couvertures. Plusieurs jeunes gens s'amusaient d'un jeu de balles analogue à la paume avec d'énormes raquettes recouvertes de cuir de bœuf, et pesant plusieurs kilogrammes. Des enfants sales et déguenillés couraient partout. J'étais séduit par la nouveauté du spectacle, la grâce latine des mouvements, les couleurs gaies des ponchos.

Le bal se prolongea fort tard dans l'après-midi, pendant que je m'entretenais avec mon hôte de la France et surtout de Paris, où il espérait revenir un jour, et surtout de mon ami Ralph Stock qui, cinq ans auparavant, avait fait escale à San Cristobal avec sa sœur, à bord du *Dreamship*.

Lorsque je voulus prendre congé, il insista avec une telle courtoisie que je dus partager avec lui le repas du soir.

Vers le milieu du dîner, la conversation prit un tour inquiétant. On insista à nouveau sur le danger pour moi de sortir sans armes, on me recommanda de veiller particulièrement sur mon navire. Il y a quelques mois, cinq convicts ne s'étaient-ils

UN MÉTIS CHANTAIT....

pas emparés d'un canot d'une dizaine de mètres de longueur et, un mois plus tard, un vapeur avait recueilli à son bord, près de la côte panamienne, trois survivants mourant de faim après, probablement, une atroce tragédie dont ils gardèrent le secret. Décidés à s'enfuir, les convicts ne reculeraient devant rien pour s'emparer du *Firecrest*. On me conseilla encore de monter bonne garde et de surveiller mon armement.

Il faisait nuit noire et une forte pluie tombait. Par la fenêtre, je ne pouvais plus distinguer mon navire et j'étais inquiet. Des souvenirs d'un livre favori de ma jeunesse, *Les Enfants du capitaine Grant*, revinrent à ma mémoire, et je voyais déjà le *Firecrest* aux mains des convicts, comme le yacht de Lord Glenarwan.

Ma résolution fut vite prise, et je fis part de mon intention de retourner immédiatement à bord. Malgré toutes les instances, les considérations sur la pluie et la difficulté du chemin, je fus inébranlable. Je pris congé de mes hôtes et enfourchai la monture que l'on venait de m'amener.

L'obscurité était presque complète. Mon cheval, qui semblait si bien connaître la route pendant le jour, l'ignorait complètement la nuit. Il s'arrêtait constamment, trébuchait sur les rochers, et semblait prendre un malin plaisir à sortir du sentier

et à pénétrer dans des buissons d'épines. Constamment, j'étais obligé de descendre et de me livrer à un travail d'exploration pour retrouver la piste. Mes vêtements étaient collés à mon corps par la pluie. Des ombres inquiétantes traversaient la route. Je sentis, à un moment donné, quelque chose de chaud et humide se poser contre une de mes jambes. Un grognement me rassura : c'était un cochon sauvage.

Après une glissade particulièrement forte de mon cheval, la sangle de ma selle se brisa et je m'accrochai au cou de ma monture, juste à temps pour éviter la chute. Malgré tout, j'étais content d'avoir des difficultés à vaincre et je saisissais pleinement tout l'humour d'une situation qu'un écrivain comme Mark Twain eût si bien su exploiter.

Après un long intervalle de temps, j'aperçus enfin la lueur de la lanterne de Puerto Chico; j'arrivai à la maison du gouverneur, où dormaient les soldats envoyés pour garder mon navire, qui était toujours là, à l'ancre, et n'avait pas été capturé.

Le surlendemain, le propriétaire, accompagné du gouverneur et de quelques señoritas, vint me rendre visite à bord. Je leur fis voir des photographies de ma croisière, mes trophées de tennis et jouai en leur honneur sur le gramophone quelques disques de Granados. Un peu de houle agitait le

Firecrest sur son ancre, et mes visiteurs furent heureux de regagner vite la terre ferme. Un *muchacho* d'une dizaine d'années, à la tignasse embroussaillée, essaya de me démontrer les inconvénients de voyager seul, les avantages incalculables de la vie à deux, surtout avec lui, puis sur mon refus et mon insistance à rester seul, prit l'air sombre et désespéré de quelqu'un qui aurait décidé de mettre fin à ses jours.

Mon escale fut fort courte. J'embarquai de l'eau et de nouvelles provisions; et le pont disparaissant sous les bananes et les oranges, cadeau de mon hôte, je levai l'ancre le 30 juillet au matin, avec pour but lointain les mystérieuses îles de corail distantes de plus de trois mille milles.

CHAPITRE VII

TRAVERSÉE DU PACIFIQUE DES ILES GALAPAGOS A L'ARCHIPEL DES GAMBIER

Or donc, le 30 juillet, je quittai Puerto Chico, le petit port où j'avais mouillé mes ancres pendant une dizaine de jours. Il ventait frais du sud et la brise favorable me permit cette fois d'éviter facilement le récif Schiavoni et les brisants de la pointe du Lido. A la sortie du port, je mis le cap à l'ouest, pour passer au nord du dangereux récif Nic Gowen, entre les îles Santa-Fé et Santa-Maria. Dans l'après-midi, le vent augmenta d'intensité et la mer se fit forte et, fait curieux à noter, presque sous l'équateur il faisait positivement froid. Il pleuvait aussi très fort, San Cristobal disparut vite de ma vue et je pouvais à peine distinguer Santa-Fé par tribord avant.

Pendant la nuit le *Firecrest* se gouverna lui-même, mais avec tant d'îles autour de moi je montais bonne garde et venais constamment sur le pont, cherchant à voir à travers la nuit opaque. Le courant de Humboldt m'entraînait en effet vers l'ouest, et si le *Firecrest* avait modifié sa route, il aurait pu donner sur des récifs. Tout se passa bien; au petit jour Floreana était déjà derrière moi dans l'est, Isabella était en vue et l'île de la Tortue gisait dans le nord-ouest.

J'étais maintenant clair de tous dangers, et modifiant ma route je mis le cap ouest-sud-ouest, sur l'archipel des Gambier, distant de trois mille deux cents milles. En effet, à mon grand regret, j'avais dû abandonner le projet de visite à l'île de Pâques, et à ses gigantesques et mystérieuses statues, pour diverses raisons, dont la principale était que l'île ne présentant pas de mouillage abrité, il m'aurait été probablement impossible de laisser seul le *Firecrest* et de descendre à terre.

Les îles Marquises, à 9 degrés au sud de l'équateur, étaient à trois mille milles de distance. Avec les vents alizés et le courant équatorial d'une vitesse de dix à soixante-dix milles par jour, ç'aurait été pour moi la traversée la plus courte et la plus facile. Au contraire, pour arriver aux îles Gambier ou Mangareva, situées par 23 degrés sud,

je savais qu'il me faudrait sortir de la zone des vents alizés pour rencontrer des calmes, du gros temps et des courants contraires. J'avais lu des îles Marquises des descriptions enthousiastes de Stevenson et de Melville, et, cependant, c'est sur les Gambier que je mis le cap, parce qu'elles représentaient pour moi le grand inconnu et que jamais je n'en avais entendu parler.

Ma traversée débuta fort bien. Le vent soufflait frais et le *Firecrest* faisait bonne route. Le lendemain de mon départ des Galapagos, une bonite à ventre rayé (Thynmus Pelamys) fit hors de l'eau un bond extraordinaire et frappant la grand-voile à près de quatre mètres de hauteur, s'en vint retomber sur le pont. Elle pesait environ quinze kilos et je la fis cuire en pensant qu'il était heureux pour moi que les requins et les baleines ne se livrent pas aux mêmes ébats.

Mon navire avait la brise par le travers, position qui lui convient le mieux pour donner sans personne à la barre la meilleure vitesse. Aussi il battit tous ses records. Jusqu'alors, ma meilleure distance, sans tenir la barre, avait été de cent cinq milles en vingt-quatre heures. Pendant les quatre premiers jours de ma traversée, les distances parcourues furent successivement de 113, 144, 122 et 122 milles, et je ne venais sur le pont que pour

changer ou épisser les parties du gréement usées par le frottement.

Les vents devinrent ensuite moins forts et soufflèrent plus de l'arrière, m'obligeant à amener ma grand-voile. Ma vitesse se réduisit à quatre-vingts milles par jour, mais j'avais beaucoup de loisirs que j'utilisai à confectionner deux voiles neuves.

J'étais arrivé à simplifier de plus en plus ma nourriture; à part quelques poissons volants que je ramassais sur le pont et quelques dorades que je harponnais, je vivais uniquement de riz, de porridge, de biscuits et de pommes de terre.

De nombreuses expériences m'avaient convaincu que le régime végétarien était celui qui me convenait le mieux et me donnait la plus grande résistance physique. J'étais tout le temps en parfaite santé et en excellente forme.

J'occupais aussi mes loisirs à déterminer ma position. On sait que la latitude ou distance de l'équateur s'obtient aisément par une hauteur du soleil prise au moment de son passage au méridien ou midi vrai du lieu. La longitude est la distance du méridien de Greenwich. On l'obtient en calculant la différence entre l'heure locale obtenue par une hauteur d'astre et l'heure du premier méridien donnée par le chronomètre de bord.

Lorsque l'on sait qu'un écart de quatre minutes au chronomètre produit une différence de soixante milles dans la longitude, on conçoit combien il est important de connaître la marche d'un chronomètre.

Un chronomètre n'est jamais exact et sa marche dépend surtout de la température et du mouvement du navire. Sur les grands paquebots, on obtient chaque jour l'heure par T.S.F. et on peut connaître l'heure à moins de 1/5 de seconde. La grosse difficulté sur le *Firecrest* était de connaître l'écart du chronomètre dans les conditions sans cesse variables de mes voyages.

J'employais deux robustes chronomètres du type dit « montre de torpilleurs ». Aux îles Bermudes, je les avais mis en observation. En passant près de Saint-Jean, dans les Antilles, j'avais constaté qu'ils retardaient sur leur marche observée. De nouveau, à Panama, je les avais confiés au service hydrographique, où ils étaient réglés chaque jour par télégraphie sans fil et leur retard était environ de une seconde par jour. En passant près du rocher de Malpelo, je constatai qu'ils avaient pris une marche retard de près de quatre secondes par jour, retard qui fut confirmé par une série d'observations prises aux îles Galapagos. En mer, je pus dresser une série de courbes de température qui me permirent

maintenant de connaître approximativement la marche de mes deux montres.

Je m'amusai aussi quelquefois à calculer ma longitude par des distances de la lune à des étoiles, méthode qui n'est plus usitée dans la marine, mais qui me permettrait de connaître ma position en cas d'arrêt de mes chronomètres.

Les jours s'écoulaient ainsi fort vite et j'escomptais déjà un rapide passage, lorsque, le 26 août, par 17 degrés de latitude sud, je perdis les vents alizés. Le 31 août, je tombai dans un calme plat qui dura une semaine.

Enfin, le 6 septembre, la brise revint, puis la mer devint plus grosse et le vent fraîchit constamment. Vers onze heures du matin, il soufflait une véritable tempête. Mon gréement était usé par le frottement, et brûlé par le soleil. Aussi, presque simultanément, la bastaque de bâbord cassa et vint s'enrouler autour du grand étai, s'emmêlant inextricablement dans les bagues de la trinquette. Les deux balancines qui soutiennent le gui cédèrent ainsi que six des cercles qui maintiennent la grand-voile le long du mât.

Ce fut difficile sans les balancines d'amener le gui sur le pont. Je réussis cependant à rentrer sans incidents ma grand-voile et le foc, et je pris la cape sous la trinquette seule. La mer grossit encore pen-

dant la soirée. A neuf heures du soir, la barre en chêne de mon gouvernail se brisait, mais heureusement je possédais une barre de secours en fer. Vers minuit, je repris ma route sous voile de cape et trinquette. Au petit jour, je constatai les dégâts et me mis au travail. Il me fallut grimper à diverses reprises dans la mâture pour changer les poulies des balancines.

Je dus aussi descendre à cheval le long de l'étai de trinquette pour dégager la bastaque pris dans les bagues. Je ne pouvais me tenir qu'avec les jambes, la voile que le vent faisait battre menaçait à chaque instant de me jeter en bas. Je redescendis les genoux en sang, mais tout était en ordre et après avoir refait le transfilage de la grand-voile sur le gui, je reprenais ma route, toutes voiles dehors. J'avais pu constater que ma longue inaction relative n'avait pas diminué mes forces et que j'étais en pleine forme physique.

La brise continua très irrégulière. Le 13 septembre, pendant la nuit, un violent choc ébranla mon navire. Au jour je remarquai que le doublage en cuivre était arraché à l'étrave, juste au-dessous de la flottaison. J'avais vraisemblablement rencontré une épave à demi submergée. Un autre danger se trouvait encore sur ma route, le récif Minerva ou Ebrill marqué P. D. sur la carte. P. D. veut dire

position douteuse. Signalé par plusieurs capitaines de navires avec des positions légèrement différentes, il fut cherché en vain par l'Abet en 1880. On supposait que là le *Sir George Grey* se perdit en 1865. Ces récifs marqués P.D. sur les cartes constituent un grand danger pour les navigateurs, car leur position est indéterminée. La seule chose à peu près certaine est qu'ils ne se trouvent pas à l'emplacement marqué sur la carte. Aussi ne cherchant nullement à l'éviter, je me contentai de veiller, et ne remarquai rien, sauf un léger remous de l'eau, mais j'allais trop vite pour prendre des sondages.

Le mercredi 16 septembre, mes observations m'indiquaient que je me trouvais à une quarantaine de milles de Mangareva, dont les pics sont visibles par beau temps à cette distance, mais les nuages très bas et la pluie rendaient la visibilité très mauvaise.

Ma route me faisait passer près de l'atoll très bas de Timoe (anneau de corail entouré de cocotiers) et visible seulement à quelques milles de distance. Aussi, à partir de midi, je grimpai dans la mâture, cherchant à voir à travers la pluie. Je craignais une erreur de mes chronomètres et je commençais à être presque inquiet sur ma navigation lorsqu'à treize heures trente j'aperçus des

cocotiers qui paraissaient sortir directement de la mer par bâbord avant; leurs troncs se courbaient sous la force du vent, et l'on ne découvrait aucune terre. C'était pourtant bien là l'atoll de Timoe, et lorsqu'il fut par le travers, je vis les récifs de corail sur lesquels la mer se brisait.

Je pouvais être satisfait de mon atterrissage. Après quarante-huit jours de mer, mon erreur en longitude était inférieure à deux milles. En longeant l'atoll, j'étais rempli d'admiration et d'étonnement pour l'extraordinaire travail des madrépores. Ainsi furent surpris Quiros, Cook et Bougainville, lorsqu'ils découvrirent les Touamotou.

A quinze heures, j'apercevais la terre, l'archipel de Mangareva, à environ vingt milles de distance. Lorsque vint la nuit, je pris la cape, réduisant ma voilure et l'établissant de manière que la dérive me rapprochât de mon but à environ un mille à l'heure, puis je m'endormis heureux et satisfait de toucher à un des buts de mon voyage, songeant à la Polynésie et à ses Canaques, qui avaient souvent enchanté les rêves de mon enfance. Je savais cependant que je venais un siècle trop tard, que la Polynésie était depuis longtemps civilisée, et j'avais un peu peur. Qu'allais-je y trouver? joies ou désillusions?

Le lendemain, à l'aube, je n'étais qu'à sept milles

de l'île d'Akamaru, presque dans l'alignement de la passe du sud-est, qui était celle par laquelle j'avais décidé d'entrer.

Je mis toute ma voilure dessus. La brise était fraîche. Le *Firecrest* filait sept nœuds, et je tenais la barre, inondé par les embruns.

Je n'avais pas besoin de consulter mes cartes. Tous les détails en étaient gravés dans ma mémoire, car je les avais longuement étudiées, charmé de répéter les noms harmonieux des îles.

Laissant à bâbord les îles de Kamaka et Makaroa qui ressemblait à un navire, je passai au travers de la ceinture de récifs et longeai si près la falaise de l'île Makapa que le ressac jaillit sur le *Firecrest*. Lorsque j'eus doublé la pointe, l'île d'Akamaru se trouva tout près par le travers, et je ne pus retenir un cri d'admiration. C'était donc cela, la Polynésie. Toutes les descriptions de mes auteurs préférés étaient bien ternes à côté de la réalité.

Une plage de corail éblouissante de blancheur était bordée par des massifs touffus de cocotiers dont les branches ondulaient sous la brise. Plus haut, la montagne s'élevait couverte du léger et fin feuillage du bois de fer. Je sentis aussitôt mon impuissance à pouvoir jamais décrire le contraste de la verdeur des arbres, et des teintes variées que le fond de corail donnait à l'eau du lagon. Il n'était

pas possible de distinguer les cases cachées derrière les arbres. De l'île émanaient un calme et une tranquillité surprenante.

Au cours de mes voyages, les souvenirs qui sont restés les plus profondément gravés dans ma mémoire sont ceux de la nature, lorsqu'elle n'est pas abîmée par les travaux des hommes. Rien n'a pu effacer le souvenir de la sauvagerie de la pointe du Raz et de la baie des Trépassés, et l'horreur fascinante de la mer mugissant dans l'enfer de Plogoff.

Mais maintenant, c'était la nature calme et paisible, et je sentis aussitôt que j'étais arrivé à mon but. Là était le pays où j'aurais voulu vivre et mourir, si je n'avais choisi une existence de marin.

Il me fallait cependant donner toute mon attention à la conduite de mon navire. Pour passer entre les récifs de corail, je devais constamment prendre des relèvements au compas et suivre des alignements marqués sur la carte. Je devais aussi me méfier d'un courant ouest qui m'écartait de ma route, et en corriger constamment la dérive.

A l'intérieur du lagon, la brise ne m'arrivait plus que par rafales. Je gouvernai d'abord sur le pic le plus élevé de Mangareva, puis lorsque j'aperçus le dangereux banc où la mer se brisait devant moi, je cherchai l'alignement de deux marques placées sur

la montagne de Mangareva, mais la pluie fine m'empêchait de les distinguer, et ce fut uniquement à l'estime et par relèvement au compas que je m'engageai dans l'étroit chenal qui s'ouvrait dans la ceinture de récifs entre les îles de Mangareva et Akena. Je devais constamment courir à l'avant pour examiner la coloration de l'eau, et repérer les dangereuses pointes du corail.

Comme j'arrivai dans le port extérieur de Rikitea, capitale de l'île, j'aperçus une jetée au bout de laquelle était un mât où flottait le pavillon tricolore.

Pour la première fois depuis mon départ de France, le *Firecrest* flottait dans des eaux françaises et c'était pour moi une grande joie de voir battre si loin de tout continent, les couleurs de mon pays.

Je n'avais pas de cartes du port intérieur, mais le trouvai parfaitement balisé. Et je jetai l'ancre près de la jetée du Gouvernement, comme venait vers moi un cotre à voiles. Tout me semblait irréel. Mais non, je ne rêvais pas. Un gendarme en uniforme, aux bottes et aux moustaches bien cirées, comme on en voit dans les images, vint à mon bord, suivi de plusieurs indigènes. Il procéda à un examen minutieux de mes papiers, infiniment plus minutieux qu'aucun des examens que j'avais subis depuis mon départ de France, puis apercevant des

fusils à bord, il me déclara en roulant les *r* : « Ici, il n'y a pas de gibier, mais néanmoins si vous voulez chasser, il faudra vous munir d'un permis de chasse. » Oh! bienfaisant gendarme, désormais il ne pouvait plus y avoir pour moi le moindre doute. Les coutumes administratives françaises étaient bien solidement implantées en Polynésie.

CHAPITRE VIII

MANGAREVA

Après quarante-neuf jours de mer le *Firecrest* avait mouillé ses ancres entre les récifs de corail dans la baie intérieure de Rikitea. Tout en carguant mes voiles et en mettant de l'ordre sur le pont, j'admirais la beauté du paysage.

L'île de Mangareva s'étendait en demi-cercle autour de moi. Les monts Duff et Mokoto élevaient à quatre cents mètres de haut leurs crêtes arides. A la base de l'île, les cocotiers dressaient leurs têtes. La végétation était luxuriante. Les habitations disparaissaient dans la verdure. On apercevait seulement les toits de quelques maisons et les deux tours bleues d'une église.

Autour de mon navire, l'eau du lagon était d'un vert limpide, et les bancs sous-marins de madré-

pores étaient indiqués à la surface par une teinte rougeâtre. Au sud-est, les îles d'Aukena et d'Akamaru, et vers l'est, à l'horizon, les îlots hérissés de cocotiers qui enferment le lagon. Mon travail terminé, après un repas sommaire, je mis à l'eau mon berthon et ramai vers la terre. Naturellement, mon arrivée avait suscité la plus vive curiosité. Une partie de la population m'attendait sur la jetée qui conduisait à la résidence.

Ma première impression sur les naturels du pays fut assez décevante. Les Mangareviens portent en effet l'uniforme conventionnel imposé par les missionnaires et les pasteurs à travers toute la Polynésie. Les femmes sont vêtues d'une robe de coton d'une seule pièce, à longues manches, à peine échancrée au cou; les hommes d'un pantalon de toile bleue et un tricot de coton blanc. Tous pieds nus et coiffés de chapeaux de paille.

Les mots *tamari harani*, qui veulent dire « enfant de France », furent les premiers qui frappèrent mes oreilles. Cependant, si la tenue des indigènes choquait mon sens de l'esthétique, la mienne fit sur eux une grande impression.

Ils pensent en effet que le luxe vestimentaire est proportionnel à l'importance et à la renommée de l'individu : possesseur et capitaine d'un navire, je débarquais vêtu seulement d'une vareuse de mate-

lot en grosse toile et d'une culotte de football. J'étais nu-pieds et sans chapeau. Le soleil avait bruni ma peau. Je ne correspondais pas du tout aux descriptions qu'on leur avait faites du Français de France.

La résidence était une maison en planches entourée d'une large véranda couverte d'un toit en tôle ondulée et ressemblant un peu aux maisons de campagne des environs de New York. Le village n'avait qu'une seule route bordée de maisons de chaque côté et s'étendant sur une longueur d'environ un demi-mille.

Là encore je fus surpris du manque de couleur et d'industrie locale : les planches de sapin importées et la tôle ondulée étant les matériaux prédominant dans la construction de ces maisons.

Le sous-officier de gendarmerie qui était venu me voir à bord était seul représentant, dans l'île, du gouvernement.

Il portait le titre officiel d'agent spécial des établissements français de l'Océanie. Il me reçut fort aimablement à la résidence qu'il habitait avec sa femme et ses deux filles et m'invita à profiter d'une tournée d'inspection qu'il allait faire le lendemain pour visiter l'île d'Akamaru.

Surmontant ma répugnance pour les visites officielles, je m'embarquai le lendemain à l'aube. Outre

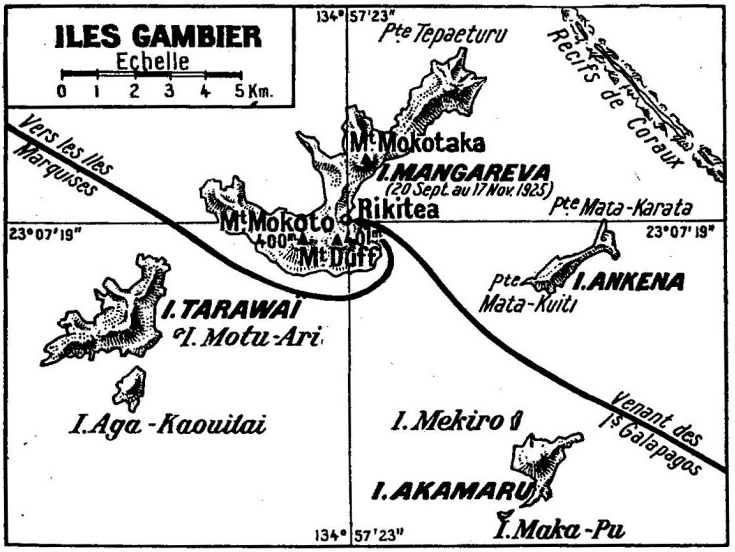
le propriétaire du canot et deux matelots, nous transportions un vieil indigène qui répondait au nom pittoresque de « celui qui jette des cailloux ». Le gendarme était en grand uniforme. Il faisait un calme presque plat; nous dûmes ramer pendant les cinq milles qui nous séparaient d'Akamaru.

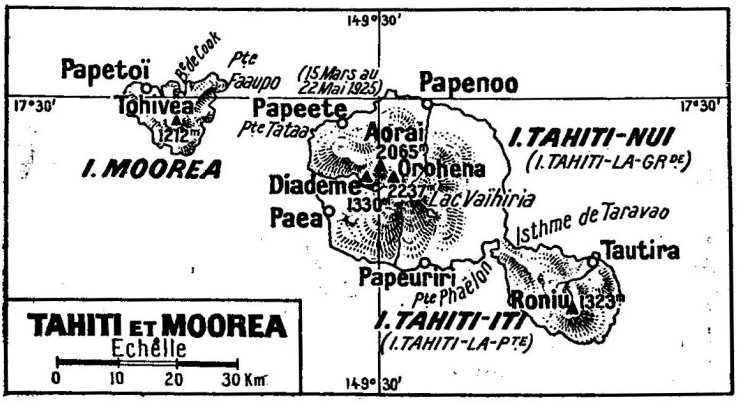
Nous accostâmes à une jetée où le chef et une partie de la population nous attendaient. Il nous fallut, tout comme en France, donner un nombre considérable de poignées de main, puis nous nous rendîmes à la maison du chef.

Ce fut exactement comme une réception officielle dans un petit village français, car les enfants de l'école nous attendaient en groupe.

A notre arrivée, ils enlevèrent leurs chapeaux, croisèrent les bras, crièrent : « Bonjour, monsieur! » puis chantèrent *La Marseillaise.* Ensuite, un enfant de huit ans se détacha du groupe et récita à une allure folle, sans en comprendre un mot, exactement aussi comme un enfant français du même âge, une fable qui devait être *La Cigale et la Fourmi,* à moins que ce ne fût *L'Abeille et la Mouche.*

L'habitation du chef était construite en planches et comprenait deux pièces. Un immense lit européen, une table et un coffre en constituaient tout le mobilier. Là un repas — hélas! cuit à la fran-


ILES GAMBIER
Echelle
0 1 2 3 4 5 Km.
134° 57' 23"
Pte Tepaeturu
Récifs de Coraux
Vers les Iles Marquises
M. Mokotaka
I. MANGAREVA
(20 Sept. au 17 Nov. 1825)
M. Mokoto 400m
M. Duff
Rikitea
Pte Mata-Karata
23° 07' 19"
I. ANKENA
Pte Mata-Kuiti
I. TARAWAI
I. Motu-Ari
I. Aga-Kaouitai
I. Mekiro
Venant des Is Galapagos
I. AKAMARU
I. Maka-Pu
134° 57' 23"


149° 30'
Papetoï
Pte de Cook
Pte Faaupo
(15 Mars au 22 Mai 1825)
Papenoo
17° 30'
Tohivea
1212m
Papeete
Pte Tataa
Aorai
2065m
I. TAHITI-NUI
(I. TAHITI-LA-GRDE)
I. MOOREA
Orohena
Diademe
2237m
Lac Vaihiria
1330m
Paea
Isthme de Taravao
Tautira
Papeuriri
Pte Phaëton
Roniu 1323m
I. TAHITI-ITI
(I. TAHITI-LA-PTE)
TAHITI ET MOOREA
Echelle
0 10 20 30 Km
149° 30'

çaise — nous fut servi par notre hôte qui, suivant un vieil usage polynésien, refusa par courtoisie de s'asseoir à notre table.

Après le repas, plusieurs cadeaux me furent présentés, notamment des nacres, des coquillages et plusieurs chapeaux tressés en paille de pandanus. Les indigènes, en effet, ne pouvaient comprendre mon habitude de sortir tête nue. Lorsque je partis pour une promenade à travers le village, l'un d'eux courut après moi et voulut me mettre un chapeau sur la tête en m'expliquant les méfaits du soleil. Je fis un compromis en tenant le chapeau à la main.

Plus boisée que Mangareva, Akamaru m'apparut très pittoresque au cours de ma promenade et je me pris à regretter de ne pouvoir venir habiter une case sous les arbres, afin de mieux connaître les habitants en partageant leur vie pendant quelques semaines. Je découvris justement, au détour d'un chemin, une hutte construite en roseaux dont le toit était formé de feuilles de palmier entrelacées.

Elle disparaissait au milieu d'un massif d'arbres où je pus reconnaître les cocotiers, l'arbre à pain et le miro ou bois de rose. Et, par la pensée, je me pris à peupler cette case des sauvages qui jadis menaient là, vêtus d'un simple pagne en écorce de tapa, une vie plus en harmonie avec la nature.

Avant de repartir nous rendîmes visite à l'école où une douzaine d'élèves qu'instruisait une femme indigène furent interrogés par le gendarme. Je pus constater qu'ils apprenaient l'histoire de France et ses sous-préfectures, mais ignoraient tout de la position de la Polynésie dans le monde et de l'histoire merveilleuse de leur pays. Cela me fit penser tristement à toutes les choses inutiles que l'on m'a enseignées au collège.

Quelques jours après mon arrivée, je fus réveillé à l'aube par des cris qui partaient de la terre. Montant sur le pont, j'aperçus une goélette qui entrait dans la passe. Toute la population de l'île semblait être rassemblée sur le rivage et montrait par sa joie l'importance de l'arrivée du navire qui, deux fois par an, apporte le courrier de Tahiti.

Et pourtant, le voilier qui entrait au moteur, ses voiles carguées, n'avait rien d'engageant. Sa coque était sale, un désordre inexprimable semblait régner sur le pont, qui était encombré de caisses et de passagers. Des régimes de bananes pendaient dans le gréement. Deux superstructures à l'avant et à l'arrière semblaient défier à la fois les vagues et les lois de la stabilité.

Lorsqu'il passa près du *Firecrest* je pus lire son nom inscrit sur le tableau de l'arrière : *Vahine Tahiti,* ou « Femme de Tahiti ». Ce nom sur un tel

arrière incroyablement large et carré semblait être une insulte aux femmes dont la beauté avait charmé Louis-Antoine, comte de Bougainville.

La venue de ce navire mit une grande animation à Rikitea. Toute la journée, les pirogues amenèrent à bord de la goélette les indigènes qui venaient acheter des étoffes ou des vêtements. Vers le soir, des danses s'organisèrent auxquelles mon phonographe et moi fûmes naturellement invités.

Dans une maison près de la jetée, en face du *Firecrest*, une trentaine de personnes étaient réunies. Les femmes avaient revêtu leurs plus belles robes de mousseline et des châles chinois en soie qui étaient d'un effet très heureux sur leur peau brune.

Toutes étaient pieds nus et portaient des fleurs naturelles dans les cheveux. Une place d'honneur m'avait été réservée et une charmante Mangarévienne m'avait couronné de fleurs.

Je regardais les indigènes danser aux sons d'un accordéon. Je fus presque aussitôt désappointé, car c'étaient des danses européennes qui étaient la dernière importation de Tahiti.

Les jeunes filles étaient presque toutes jolies et gracieuses. A quinze ans, elles étaient déjà des femmes, mais semblaient avoir une malheureuse tendance à devenir très grosses avant même d'avoir atteint leur vingtième année.

J'APERÇUS UNE GOÉLETTE QUI ENTRAIT DANS LA PASSE....

Tard dans la soirée, les danseurs commencèrent à s'animer. Il y eut alors quelques essais de « upa-upa », qui est d'origine tahitienne.

Hélas! ce n'étaient ni les plus jeunes ni les plus jolies femmes qui dansaient et bientôt toutes s'effacèrent devant les danseuses les plus réputées.

Une maigre Mangarévienne, aux cheveux tressés dans le dos, ondulait les hanches en face d'une autre, très large et grosse.

Les spectateurs les accompagnaient en battant rythmiquement des mains et en chantant des airs tahitiens plus mélodieux que la dure langue mangarévienne. Lorsqu'une figure était particulièrement suggestive, l'assistance partait d'un rire sonore et bon enfant; les danseuses s'arrêtaient elles-mêmes et participaient à l'hilarité générale.

Les Mangaréviens, qui chantaient harmonieusement, se servaient fort mal de la mandoline et de l'accordéon, et jadis leurs instruments préférés pour les danses étaient les tambours en bois.

Un Anglais, prospecteur de mines, qui était de passage sur la goélette, eut un grand succès en exhibant sa virtuosité sur l'accordéon.

Lorsque la danse prit fin et que je quittai la salle, je passai devant une chambre ouverte où je vis toute la famille de mon hôte, une vingtaine de personnes, dont une dizaine d'enfants, qui dor-

maient, serrés les uns contre les autres, sur des nattes de pandanus.

*
* *

Mon séjour aux îles Gambier dura près de deux mois, pendant lesquels je me familiarisai avec le dialecte mangarévien, et étudiai les nombreuses coutumes polynésiennes. Au début de mon séjour, les indigènes m'avaient témoigné une certaine froideur : leur méfiance s'explique quand on se rappelle que ce peuple, qui appartient à la race la plus généreuse du monde, a été indignement exploité par les Blancs qu'il avait si bien accueillis. Mais, lorsqu'ils virent que je ne demandais rien et que je ne venais pas dans l'île dans un dessein intéressé, leur méfiance disparut rapidement. Et moi je m'attachai à cette race sympathique, surtout aux enfants qui étaient charmants comme tous les enfants des peuples primitifs, et dont je partageais souvent les jeux.

L'ouverture de la pêche perlière était fixée à Mangareva au 10 novembre. En effet, la plonge dans les îles de l'archipel Touamotou n'est pas libre et est sévèrement réglementée pour éviter la disparition des huîtres.

Pendant la semaine qui précéda l'ouverture, le

lagon présenta une animation inaccoutumée. Tous les indigènes étaient occupés à repeindre et à réparer leurs canots. De nouvelles pirogues, qui venaient d'être construites, furent bénites par le missionnaire en présence d'une partie de la population. Mes talents de peintre (un matelot l'est toujours un peu) furent même mis à contribution et, un après-midi, j'inscrivis le nom de Maputeoa, dernier roi de Mangareva, sur le tableau arrière d'un petit cotre à voiles.

Le mardi 10 novembre, jour d'ouverture de la plonge, il faisait un calme presque plat. Laissant le *Firecrest* à l'ancre dans la baie de Rikitea, je pris mon petit berthon pour me rendre au motu, ou îlot de corail, qui était le centre du secteur de plonge, et distant d'environ six milles. J'emportais avec moi une carabine Winchester et des appareils photographique et cinématographique.

Mon canot étant tout chargé, je n'avançais que lentement. Lorsque je passai au centre du lagon, où les profondeurs étaient de plus de trente brasses, de nombreux requins se mirent dans le sillage de mon embarcation. Quelques-uns dépassaient six mètres de longueur. Lorsqu'un énorme squale bleuté, qui paraissait particulièrement vorace, approcha à frôler mon canot, je ne pus résister à la tentation de lui envoyer un coup de carabine.

C'était très imprudent, car l'énorme brute, touchée dans une partie vitale, fit un bond hors de l'eau et retomba en donnant un vigoureux coup de queue qui aurait pu détruire comme un rien ma fragile embarcation. Il continua à se débattre, laissant une traînée de sang dans l'eau transparente du lagon et, presque aussitôt, ses voraces congénères s'acharnèrent sur lui. Je pus tranquillement continuer ma route, pendant que, derrière moi, les remous de l'onde et un fourmillement d'ailerons à la surface étaient la seule trace de ce qui venait de se passer.

Je ramais depuis fort longtemps et j'étais encore loin du centre de la plonge, lorsque j'aperçus, émergeant de l'eau, les têtes de trois indigènes porteurs de lunettes, seuls en plein lagon, à deux milles de toute terre, par un fond de quinze brasses et dans une eau infestée de requins, et ces trois têtes riaient bruyamment et semblaient fort à l'aise. Je m'approchai intrigué. Chaque plongeur se maintenait à la surface en s'appuyant sur un fagot fait du bois léger de l'hibiscus, auquel un filet, dans lequel il mettait ses huîtres, était attaché par une corde. Ils m'apprirent qu'un cotre à voiles était venu les déposer le matin et viendrait les chercher au milieu de l'après-midi, puis disparurent sous la surface.

Beaucoup plus loin, des pirogues à balancier de l'île d'Akamaru formaient un groupe compact. Elles étaient occupées chacune par deux indigènes. Tous accueillirent ma venue par des cris de joie et m'offrirent des oranges et du manioc. L'un d'eux me dit qu'il allait plonger pour moi et ouvrir une nacre en mon honneur.

Il disparut dans une profondeur d'environ dix brasses et reparut bientôt tenant une huître à la main. L'ouverture ne produisit pas la perle désirée, ce qui n'était pas pour surprendre, car la proportion des huîtres contenant des *poe* ou perles, est de une sur plusieurs milliers. La nacre me fut offerte comme souvenir pendant que je dégustais la chair de l'huître arrosée de jus de citron.

Je continuai à inspecter la flottille de pêche. Partout on m'appelait pour m'offrir des nacres. J'arrivai enfin près de quelques pirogues rassemblées qui contenaient plusieurs de mes amis de Rikitea et je décidai de passer l'après-midi avec eux, d'étudier leurs méthodes de plonge et de prendre plusieurs films.

Les indigènes qui travaillaient à deux sur chaque pirogue formaient des groupes joyeux dont les éclats de rire enfantins s'entendaient au loin. Ils déplaçaient constamment leurs pirogues et cherchaient les endroits pleins de nacre en regardant

à travers une boîte rectangulaire dont le fond était de verre et à travers lequel tous les détails du sol sous-marin apparaissaient avec la plus grande netteté.

Subitement, un indigène poussait des cris de joie en apercevant des nacres et se préparait à plonger. Il enlevait son chapeau et la veste qui le garantissaient des ardeurs du soleil et, débarrassé de ce costume peu élégant, il ressemblait à un jeune dieu de bronze. Il enjambait la pirogue et, se tenant au balancier, exécutait un travail préliminaire important.

Il procédait à de profondes aspirations puis rejetait l'air en produisant une espèce de sifflement particulier qui s'entendait à une grande distance. Ce sifflement est, je crois, particulier aux plongeurs touamotou et je ne peux lui concevoir d'autre utilité que d'aider à régulariser la respiration.

Le plongeur portait des lunettes qui étaient, en général, en bois et faites à la main. Les verres étaient fixés au moyen de mastic. Elles étaient destinées à préserver les yeux d'accidents ophtalmiques qui sont fréquents. Finalement, après plusieurs minutes d'exercices respiratoires, il disparaissait et bientôt remontait en tenant une nacre à la main.

Pendant sa plongée, son camarade suivait atten-

tivement ses évolutions, prêt à le défendre en cas d'attaque de requin, prêt à lui porter secours en cas d'accident.

En descendant dans l'eau, tous les plongeurs se pinçaient le nez d'une main, et prétendaient tous qu'au-dessus de cinq brasses de profondeur l'air leur sortait par les oreilles, mais, comme ce fait a été reconnu impossible par divers savants, il s'agit probablement là d'une illusion produite par la pression de l'eau sur le tympan.

Les bons plongeurs restaient, en général, sous l'eau, une à deux minutes et cherchaient plutôt à faire de nombreuses descentes qu'à battre des records de durée.

Les nacres n'étaient pas ouvertes tout de suite, chaque plongeur attendait d'être à l'abri des regards indiscrets pour examiner sa chance.

Les bons plongeurs font environ cent kilos de nacre dans leur journée et quelques plongeurs exceptionnels atteignent deux cents kilos. La nacre valait à Mangareva deux francs le kilo.

Les perles étaient rares et leur valeur totale d'exportation atteignait celle de la nacre. Toutefois, l'année précédente avait été particulièrement bonne, et une grosse perle noire pêchée avant l'arrivée des marchands israélites de Paris leur avait été soufflée par le commerçant chinois de l'endroit

qui l'avait payée cent dix mille francs à l'heureux plongeur.

Je passai tout l'après-midi sur le lagon avec les plongeurs. Comme c'était mon habitude, je ne portais qu'un simple pagne et j'étais tête nue, tandis que les indigènes portaient un chapeau et des vêtements pour se défendre des ardeurs du soleil. Vers le soir, les pirogues commencèrent à rentrer et j'acceptai l'invitation que me firent les indigènes d'aller passer la nuit sur l'îlot où les plongeurs s'étaient construit des abris avec des morceaux de tôle ondulée.

Nous fîmes là un repas en plein air dont le souvenir restera toujours dans ma mémoire.

Il y avait des bananes bouillies dans de l'eau, des huîtres qu'on avait fait griller en les enfilant les unes à la suite des autres sur des baguettes de bois et de la *poi-poi* vieille de cinq ans.

La poi-poi est la pâte fermentée du fruit de l'arbre à pain conservée sous terre, enveloppée dans des feuilles. Elle répand une forte odeur comparable à celle de nos fromages les plus fermentés, et peu d'Européens peuvent s'y habituer. Elle constitue la principale nourriture des indigènes.

Le repas était, comme toujours en Polynésie, une affaire très sérieuse et tout le monde mangeait en silence. Lorsque je détournais la tête, quelques

secondes, pour regarder le paysage, le ciel, ou l'eau du lagon, l'un de mes hôtes me rappelait à l'ordre en me disant : « *Kakai* », qui veut dire « mange », et l'on me passait de nouvelles victuailles.

Ainsi le voulait la politesse mangarévienne.

Je passai la soirée, la nuit et une partie de la matinée du lendemain sur l'îlot. La plus franche cordialité régnait entre nous. Je passai là d'excellentes heures. Lorsque, le lendemain, je voulus partir, les habitants me supplièrent de rester, d'amener le *Firecrest* et de partager leur vie sur le motu.

C'eût été, certes, pour moi, une existence très agréable que mener avec eux cette vie saine au grand air, que j'aime tant.

Mais la mer, de nouveau, m'appelait et je ne pouvais résister. Aussi, en me promettant de revenir, quelques années plus tard, au moment de la plonge, je mis mon berthon à la mer et me dirigeai vers Rikitea et le mouillage du *Firecrest*.

Le lendemain j'étais prêt à appareiller et, par une brise fraîche, filant plus de sept nœuds, je quittai le port de Rikitea pendant que les enfants massés sur la jetée me faisaient des signes d'adieu de la main.

CHAPITRE IX

LES MARQUISES

Le soir de mon départ de Mangareva, la brise fraîchit, je dus rouler un tour de ma grand-voile. La pluie arriva torrentielle et le coucher de soleil était menaçant. Bientôt un fort coup de vent de noroît m'obligea à prendre la cape.

Pendant que les lames attaquaient mon vaillant navire et que leurs coups sourds faisaient résonner la coque qui vibrait et se plaignait sous les chocs, je restai allongé sur ma couchette, philosophant sur le manque de confort de ma présente situation. Quel démon me poussait à toujours reprendre la mer? J'avais trouvé un pays qui me plaisait, loin de beaucoup de contraintes de la civilisation. J'aurais pu mouiller le *Firecrest* pour une longue escale. De Mangareva comme port d'attache, j'aurais pu explorer Rapa, l'île de Pâques, les îles australes et

les îles les plus isolées de l'archipel des Touamotou.

Mais la mer, de nouveau, m'attirait et je ne pouvais résister à son appel, et ainsi je menais de nouveau la vie rude et monastique du matelot avec, comme but, les îles Marquises situées à mille milles plus au nord.

Le surlendemain, le mauvais temps prit fin et j'espérais faire un rapide passage et rencontrer vite les alizés de suet. Il devait en être tout autrement. C'était l'été austral; le jeudi 19 novembre, je passai exactement sous le soleil à midi par un ciel sans nuages, sur un océan sans rides. Le calme, les légers souffles d'air succédaient au calme, j'avançais peu à peu vers le nord, mais les vents alizés n'étaient toujours pas là. La zone calme du Capricorne me semblait interminable, ainsi que la musique monotone des voiles qui battaient sans cesse, n'étant gonflées par aucune brise, et le choc des poulies contre le pont. A la place de la grand-voile je me servais toujours de la voile légère qui m'avait été si utile au sortir de la baie de Panama.

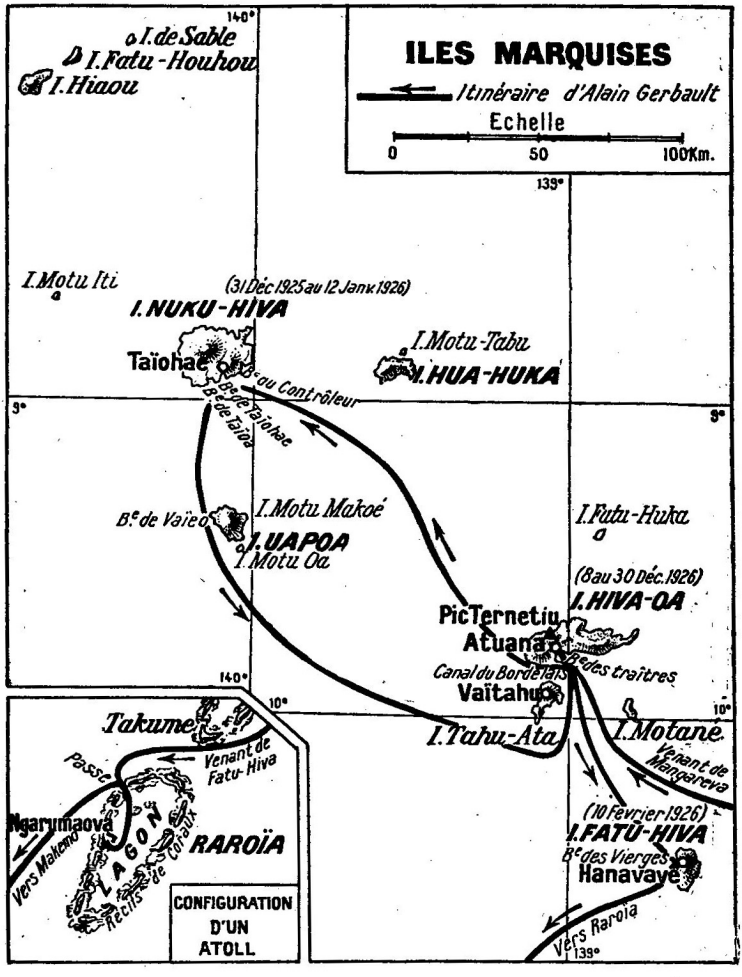
Enfin, le 6 décembre, par 10° 40′ de latitude australe, je trouvai les vents alizés, vingt-quatre jours après mon départ des Gambier. Dans la soirée, l'apparence spéciale des nuages vers le nord m'indiquait la proximité d'une terre. C'était, cachée encore sous l'horizon, l'île de Fatu-Hiva, la plus

méridionale des îles Marquises. La nuit, des observations de Canopus, Sirius et Achernar fixèrent ma position. Le lendemain, l'île était déjà derrière moi à trente milles dans le sud-ouest et mettant toute ma toile dessus, je passai l'île inhabitée de San Pedro et aperçus l'île d'Hiva-Oa où j'espérais mouiller avant la nuit.

Mais la brise mollit et, réduisant ma voilure, je me laissai dériver avec le courant. Le lendemain, au jour, j'étais encore à quinze milles d'Atuona.

La côte présentait un aspect sauvage et étrange, les montagnes fort élevées descendaient à pic jusqu'à la mer. On ne voyait pas de plateaux, et seulement quelques vallées encaissées entre les montagnes. On pouvait à peine distinguer les cocotiers en bordure de mer et le haut des montagnes apparaissait plus vert que le bas. C'était une île sauvage et étrange, d'un charme attirant, et pourtant si différente de celles que j'avais vues à ma première escale.

Je fus encore accalminé dans la baie des Traîtres, à deux milles de Taha-Uku. Une baleinière vint vers moi et un Breton me souhaita la bienvenue. Là encore, hélas! la renommée m'avait précédé. Enfin je mouillai mes ancres dans l'étroite baie de Taha-Uku, encaissée entre deux falaises, à vingt-six jours de Mangareva.


ILES MARQUISES
Itinéraire d'Alain Gerbault
Echelle
0
50
100Km.
140°
139°
9°
10°
I. de Sable
I. Fatu-Houhou
I. Hiaou
I. Motu Iti
(31 Déc 1925 au 12 Janv. 1926)
I. NUKU-HIVA
Taïohae
Bᵉ du Contrôleur
Bᵉ de Taïohae
Bᵉ de Taïoa
I. Motu-Tabu
I. HUA-HUKA
Bᵉ de Vaïeo
I. Motu Makoé
I. UAPOA
I. Motu Oa
I. Fatu-Huka
(8 au 30 Déc. 1926)
I. HIVA-OA
Pic Ternetiu
Atuana
Canal du Bordelais
Bᵉ des traîtres
Vaïtahu
I. Tahu-Ata
I. Motané
Venant de Mangareva
(10 Février 1926)
I. FATU-HIVA
Bᵉ des Vierges
Hanavave
Vers Raroïa
Takume
Venant de Fatu-Hiva
Passe
Ngarumaova
Vers Makemo
LAGON
Récifs de Coraux
RAROÏA
CONFIGURATION D'UN ATOLL

Le pic de Ternetiu élève sa crête parmi les nuages, à douze cents mètres d'altitude. Ses pentes à pic descendent autour d'un immense cratère en demi-cercle. L'érosion produite par des cascades a laissé des traces plus claires sur le flanc de la montagne. Les nuages amenés par les alizés s'accumulaient près de la cime des montagnes. D'un côté c'était le vent, de l'autre la pluie.

Entre les montagnes s'enfonce la vallée de Taha-Uku, plantée de cocotiers magnifiques. La beauté et la sauvagerie du paysage dépassent toute description. Il n'y a pas trace d'habitations, sauf une cabane en planches et en tôle ondulée qui, sur la falaise ouest du port, insulte la nature.

Après vingt jours de mer je ne pouvais me décider à descendre à terre et je pensais à tous les navigateurs d'autrefois, à la flottille espagnole envoyée par don Garcia Hurtado de Mendoza, vice-roi du Pérou, qui, avec Mendana et Quiros, découvrit, en 1595, le groupe sud et leur donna le nom de « Marquises » en souvenir de la marquise de Mendoza. Cent quatre-vingts ans plus tard, Cook y aborde au cours de son deuxième voyage. Puis c'est Marchand qui découvre les îles du groupe nord et leur donne le nom d'îles de la Révolution. Les descriptions qu'ont laissées Cook, Radiguet, Melville et Stevenson m'avaient charmé. Je savais aussi qu'il ne res-

tait plus que de rares spécimens de cette race magnifique qui était jadis la plus belle du Pacifique, la plus sauvage d'ailleurs, connue par ses farouches guerriers et ses cannibales, mais aussi la plus civilisée à en juger par l'art incomparable manifesté dans les tatouages et les sculptures.

Je mis mon berthon à la mer et me dirigeai vers un endroit de la falaise où semblait être une sorte d'embarcadère. Ce n'était que quelques marches taillées dans le roc, à quelques pieds au-dessus de la mer. Les énormes différences de niveau produites par la houle rendaient l'abordage extrêmement difficile et je dus mouiller mon berthon à quelques mètres du rivage et venir à terre à la nage.

La route de Taha-Uku à Atuana était au flanc de la falaise ouest du mouillage. Lorsque j'eus contourné la pointe de Kaledor, derrière l'îlot d'Anakee, la baie et la vallée d'Atuana m'apparurent. Sur une plage de sable noir volcanique, des brisants déferlaient avec bruit. D'immenses cocotiers surplombés par deux piliers de T.S.F. cachaient les habitations à ma vue. Il y avait tout juste quelques maisonnettes de bois, boutiques des maisons de commerce françaises, anglaises ou chinoises; logements des agents de l'administration française.

La végétation surpassait de beaucoup celle des îles visitées à ma première escale : manguiers gigantesques, cocotiers, orangers et fruits à pain. Cachées par le feuillage et disséminées le long de la vallée sur les bords d'un petit ruisseau qui traversait le village, se trouvaient les habitations des indigènes, à proximité de leurs plantations. Là, dans une cabane maintenant envahie par la brousse, avait vécu et était mort Gauguin.

Lorsque je passai devant les magasins de la Compagnie navale, plusieurs Français tinrent à m'offrir un champagne d'honneur. Presque tous étaient Bretons et discutaient avec acharnement l'endroit de ma naissance avec un vieillard méridional, ex-instituteur, qui se lançait constamment dans d'interminables tirades patriotiques. Pour les mettre d'accord, je déclarai que j'avais renoncé à la terre, que depuis sept ans le *Firecrest* était mon seul foyer, la mer mon domaine. Ce fut un accueil charmant, qui me permit de constater une fois de plus la manière en vérité bien étrange dont l'homme blanc vit sous les tropiques. Pourquoi boire du vin et du champagne quand il y a l'eau exquise des cocos? Pourquoi construire d'inconfortables maisons en planches et en tôle ondulée quand le feuillage des cocotiers peut vous fournir des abris toujours frais? Pourquoi porter des

chapeaux et des vêtements, quand la pigmentation de la peau est la meilleure défense contre le soleil des tropiques dont les bienfaisants rayons vous infusent la santé? Pour moi, j'avais décidé de vivre sans souci de l'opinion et je ne portais en général qu'un simple pagne.

Plus loin, sur la route, habitait le docteur G..., qui venait de remplir temporairement les fonctions d'administrateur et dont la fréquentation fut un des grands charmes de mon séjour à Atuana, et je passai toute la soirée à feuilleter des magazines et à lire des journaux français, car j'avais été pendant près d'un an sans nouvelles de France, mais je dois dire qu'après un aussi long intervalle peu de nouvelles m'intéressaient et j'étais surtout curieux de connaître les performances de mes camarades dans les championnats de tennis d'Angleterre et d'Amérique.

Ainsi commença une escale qui devait durer près de trois mois dans les îles et dont il serait trop long de raconter ici tous les incidents. Presque tout de suite je pus constater une sorte de tristesse et d'apathie qui semblait régner dans la vallée. Les vieilles danses et les jeux marquisiens ayant été supprimés, l'argent que donnaient aux indigènes la récolte du copra et la culture de la vanille ne pouvait leur procurer aucun plaisir.

Mais, heureusement, les enfants avaient conservé intactes les qualités de leur race, et c'est avec eux que je passais à terre mes meilleurs instants, jouant devant la plage parmi les vagues ou excursionnant dans les vallées. Quelquefois aussi je faisais, avec le docteur G..., de longues promenades à cheval et, lorsque nous passions devant les cases, les habitants sortaient et saluaient le docteur du « *kaoha* », la salutation marquisienne, et c'était pour moi une grande satisfaction et un fait presque unique dans mon voyage d'être avec un fonctionnaire qui fût aimé des indigènes.

Pendant près de trois semaines, le *Firecrest* resta seul au mouillage, dans la baie de Taha-Uku. La veille de Noël, pendant la nuit, je fus réveillé par un bruit de chaîne frottant contre des écubiers. C'était la goélette *Hinano* (1) qui venait de jeter l'ancre, amenant de Tahiti le nouvel administrateur des îles Marquises. Les jours suivants, trois autres goélettes arrivèrent dans l'étroit port qui devint très encombré. Tous ces voiliers appartenaient aux différentes maisons de commerce et la compétition entre eux était très vive. C'étaient des sortes de magasins flottants. On y vendait des étoffes, du riz et des boîtes de conserves; mais

(1) Nom tahitien de la fleur du *pandanus*.

leur principal travail était de chercher à obtenir le copra séché des indigènes. Chaque capitaine avait dans le pays ses émissaires et ses espions qui lui signalaient quand du copra avait été récolté dans une vallée et alors, immédiatement, il faisait appareiller sa goélette. Ils employaient toutes sortes de ruses vis-à-vis les uns des autres, se bluffaient mutuellement ou observaient le plus profond mystère sur leurs mouvements. Ainsi était le capitaine C..., qui commandait la *Gisborne*. J'avais fait sa connaissance le lendemain de son arrivée, alors que je rentrais à mon bord à la nage (une petite distance de trois ou quatre cents mètres), comme c'était mon habitude depuis plusieurs jours, car mon berthon était en réparation. Il avait poussé sa sollicitude jusqu'à m'envoyer sa baleinière pour m'amener à bord et m'avait raconté que, quelques semaines auparavant, un petit cochon était tombé de son bord et avait été happé par un requin avant qu'on pût le sauver. En contraste avec les autres capitaines, celui de la *Gisborne* semblait aimer beaucoup son navire et descendait fort peu à terre. Nous étions fort proches voisins dans le port, à portée de voix l'un de l'autre, et, ayant remarqué ma prédilection pour la cuisine tahitienne, il m'invitait souvent à son bord pour partager ses repas qui consistaient le plus souvent en poisson

servi avec une sauce au lait de coco ou *mitiari*. Eh bien, même avec moi, le capitaine C... était très mystérieux sur ses déplacements, et, s'il m'annonçait son départ dans la direction de l'ouest, j'étais sûr de le voir partir le lendemain dans une direction opposée.

Cette concurrence des goélettes pour l'achat du copra présente beaucoup d'inconvénients. En effet, le Marquisien se soucie peu de l'argent et, pour obtenir son copra, certains capitaines exploitent son goût pour l'alcool, ce qui est défendu par la loi mais très difficile d'empêcher. Un autre capitaine, réputé comme le plus habile marin de l'archipel, se promenait avec une bible et exploitait le goût des indigènes pour le merveilleux et leur penchant à discuter les légendes bibliques, qui par certains côtés ressemblent à leurs légendes païennes, et il arrivait toujours à leur prouver par saint Paul qu'à lui seul ils devaient vendre le copra.

Le 30 décembre je m'arrachai aux charmes d'Atuana et appareillai pour l'île de Nuku-Hiva, île située à une centaine de milles dans le nord-ouest. La brise était toujours légère, mais le courant m'entraîna vite hors de la baie des Traîtres, dans le canal Bordelais, entre les îles Tahu-Ata et Hiva-Oa.

IL M'INVITAIT SOUVENT A SON BORD....

J'étais en effet fort désireux de visiter cette île du nord. J'avais lu et relu les descriptions charmantes de *Typee,* chef-d'œuvre d'Hermann Melville, livre très supérieur à *Robinson Crusoe,* et qui mériterait d'être traduit en français. Bien des fois, à la barre, le livre en main, j'avais rêvé de la vie idyllique dans les profondes vallées, avant que l'homme blanc n'y vînt apporter sa civilisation dévastatrice.

Le lendemain, au petit jour, l'île d'Ua-Uka était à dix milles dans le nord-est. Droit devant moi, dans la brume, Nuku-Hiva m'apparaissait encore plus sauvage que l'île d'Hiva-Oa. Des falaises tombant à pic dans la mer avaient leurs bases battues par les vagues qui déferlaient avec un roulement de tonnerre. En avant, à tribord, était la baie du Contrôleur, dans laquelle débouchait la profonde vallée de Taipi. Tout le long de la côte, les falaises présentaient de petites entailles couvertes de verdure où débouchaient les vallées et entre lesquelles s'élevaient les crêtes des montagnes couvertes d'herbes courtes présentant un aspect sauvage, grandiose et désolé. Les cocotiers sortirent de l'eau et bientôt je distinguai l'étroite entrée de la baie de Taiohae, de chaque côté de laquelle les deux rochers, justement nommés sentinelles, semblaient avoir été placés pour monter la garde.

Entre les deux rocs, la brise me lâcha et ne m'arriva plus que par petites bouffées, et le *Firecrest* tira lentement des bordées dans la baie qui s'élargissait en demi-cercle, formant probablement la plus belle rade pour navires de guerre que nous possédions dans l'océan Pacifique.

Je jetai l'ancre au fond de la baie, devant une colline où se montraient encore les restes d'un fort en ruine. J'avais maintenant l'impression d'être enfermé dans une sorte de bassin circulaire, car l'éloignement faisait apparaître très petite l'entrée de la baie. Les bâtiments en ruine, derniers vestiges de l'occupation de l'île par notre marine de guerre, témoignaient que le pays avait jadis connu une plus grande prospérité. Les montagnes s'élevant à des hauteurs majestueuses formaient une espèce de cirque, d'immense amphithéâtre naturel autour du bassin qu'était la rade bordée d'une plage de sable blanc éblouissant où aboutissaient des petits torrents qui descendaient le long des vallées, vastes fissures couvertes de verdure entre les montagnes et rayonnant vers la plage. En vérité, tel avait dû apparaître le pays aux frégates de l'amiral Dupetit-Thouars, en 1842, et à Hermann Melville, lorsque, en compagnie de « Toby », il s'était échappé du navire baleinier *Dolly* et avait escaladé les montagnes pour gagner la vallée de

Taipi. Mais, hélas! où étaient ces gracieuses cases indigènes avec leurs toits de feuillage et leurs murs de bambous artistement entrelacés? Une seule rue longeait la plage avec quelques grandes et hideuses habitations en planches qui étaient les comptoirs des maisons de commerce. L'absence presque totale de population indigène témoignait là plus que partout ailleurs, aux Marquises, de la désolation apportée par ce que l'on est convenu d'appeler la civilisation blanche. Moins d'un siècle d'occupation avait suffi à dépeupler ces îles et la population de Nuku-Hiva, estimée à 16 000 par le Russe Krusenstern, avait déjà diminué de moitié au moment de l'occupation par Dupetit-Thouars et était à peine de six cents au moment de ma visite.

Toutes ces considérations me remplissaient de tristesse et me firent abréger mon séjour à Taiohae. Je ne voulus même pas visiter la célèbre vallée de Taipi où se mouraient une dizaine d'indigènes, derniers survivants d'une population de plusieurs milliers qui menaient là une vie idyllique et heureuse au moment de la visite d'Hermann Melville, il y a moins d'un siècle.

Certes, il y avait, à Taiohae, des compatriotes qui me firent un excellent accueil, mais j'aime à m'instruire en voyageant, à étudier la différence des conceptions qu'ont du bien et du mal les différentes

races, et la manière de penser des indigènes, manière si différente de celle des Blancs. C'est pourquoi j'aimais me trouver le soir sous la véranda de « Bob » le *trader* où se réunissait volontiers la jeunesse du pays. Bob était un ancien matelot de Liverpool fixé depuis longtemps comme commerçant aux Marquises. Il m'avait tout de suite été rendu sympathique par le seul fait qu'il était aimé de la population indigène. C'était un conteur-né et sa conversation était fort instructive.

Le *Firecrest* était à l'ancre à plus d'un demi-mille du rivage et j'avais coutume de venir à terre à la nage et de passer une partie de l'après-midi à jouer au milieu des vagues ou étendu sur la plage à absorber les rayons vivifiants du brûlant soleil tropical.

Un soir, comme je rentrais à la nage à bord à la nuit tombante, un énorme requin passa tout près de moi. Je fis beaucoup de bruit dans l'eau. Ce fut le requin qui eut peur et prit la fuite. Néanmoins, pour éviter d'être attaqué par surprise, je ne me hasardai plus loin du rivage à la nuit.

Les goélettes de commerce que j'avais déjà rencontrées à Taha-Uku me rejoignirent bientôt dans le port.

Le 11 janvier au matin je levai mes ancres et, sortant de la baie de Taiohae, fis route vers l'est,

longeant de près les falaises à pic de l'île, claires de tous dangers submergés, et j'arrivai bientôt devant l'étroite entrée de la baie de Taioa; le spectacle était impressionnant et dépassait encore en étrange beauté celui de la rade de Taiohae. Un étroit couloir s'enfonçait dans les falaises vers une verdoyante vallée, bordée vers l'ouest par un mur de basalte absolument vertical tombant de plus de cinq cents mètres de hauteur. Après quatre ou cinq encablures, le couloir s'élargissait vers la droite, aboutissant au bassin circulaire d'Hakatea, aux eaux calmes et tranquilles, entouré de verdoyantes montagnes, où je jetai l'ancre, à l'abri des vagues et du vent. Au fond de la baie, une plage de sable blanc, et la brousse inculte, une merveilleuse solitude troublée seulement par le bêlement de quelques chèvres sauvages qui jouaient sur le flanc de la montagne.

Armant mon berthon, je me dirigeai vers la plage d'Akaui, au fond de la baie voisine.

Plusieurs indigènes s'empressaient immédiatement autour de moi, pour m'aider à porter mon canot au sec, et l'un d'eux, me prenant par la main, m'entraîna vers sa case située tout près de la plage, à l'extrémité d'une pointe de sable, entre deux branches du ruisseau qui descendait de la vallée. La case n'était qu'un abri de feuillage au bord du

ruisseau, et là je fus invité au repas avec sa famille, composée de sa femme et de deux charmantes fillettes. Obéissant presque toujours, en voyage, à la maxime : « Quand vous êtes à Rome, faites comme les Romains », je fus amené à goûter de tous les mets étranges qui constituaient le repas. Il y avait de la pieuvre crue marinée dans du jus de citron sauvage, de la pieuvre rôtie sur des pierres rougies au feu, du kaku, un mets délicieux qui est fait de la pâte de fruit à pain cuite dans du lait de coco, de la chèvre ou *mene-mene*, et enfin l'inévitable *poi-poi*, et pour boisson l'eau fraîche des jeunes noix de coco.

Il était réellement plaisant de me trouver parmi ces êtres bronzés qui pratiquaient encore l'hospitalité généreuse et désintéressée des primitifs envers les étrangers de passage, et ceci, avec la plus grande courtoisie. Pendant que j'étais ainsi traité, une foule d'indigènes me regardaient de loin avec curiosité, attendant pour m'inviter à leur tour, car il aurait été de la plus grande indélicatesse pour eux d'envahir la demeure de mon hôte pendant qu'il me recevait.

Tous ensuite se disputèrent l'honneur de m'inviter, et enfin Stanislas Taupotini, arrière-petit-fils de la reine Waekehu, à la jambe tatouée célèbre et propriétaire de la vallée avec ses deux frères, me

PLUSIEURS INDIGÈNES S'EMPRESSAIENT....

souhaita la bienvenue, m'invita à un pique-nique au fond de la vallée pour le surlendemain et je le suivis dans sa maison. Stanislas, ou mieux Piutité pour le nommer par son nom indigène, avait une fort belle tête, un profil presque romain et était, comme la plupart des descendants de chefs, plus grand, plus fort et d'un teint plus clair que le reste du peuple.

Bien qu'il fût un des seuls possesseurs de la vallée, dont les habitants étaient employés par lui pour récolter le copra, sa maison était une des plus petites de la vallée, et rien ne semblait prouver qu'il eût plus de confort ou de richesses que les autres indigènes.

Il en était ainsi autrefois aux îles Marquises, où seules quelques nattes plus fines dans sa case et le respect profond qu'on lui portait différenciait le chef des autres. C'était un gouvernement excessivement démocratique, et le chef avait la responsabilité de faire planter pour éviter les disettes, et d'entraîner ses guerriers à la guerre.

Sa maison était une petite construction en planches et en tôle ondulée, où il faisait plus chaud que dans une serre, et qui était un exemple typique de ces maisons imposées par la loi française et dans lesquelles le Marquisien moderne se meurt de consomption.

J'eus de nombreuses visites à Akaui pendant mon séjour, visiteurs discrets et naïfs que tout surprenait à bord et dont les longues exclamations d'admiration modulées sur un rythme traînard, « *e mea Ka-na-ha-a-a-a-a-ou* », chantent encore dans mon souvenir.

Le lundi 18 janvier, je levais mes ancres à sept heures et demie du matin et sortais de l'étroite passe d'Akaui, entreprise fort difficile pour un voilier contre un courant de près de deux nœuds et un vent contraire. En fait, dans le pays, la sortie est considérée comme presque impossible pour un navire sans moteur, et les goélettes de commerce ne le tentent jamais sous voiles. Mais mon cotre étroit serre le vent de plus près qu'une goélette et, après un nombre considérable de virements de bord, dont un seul manqué aurait été fatal, j'arriverai à sortir de l'étroite passe et je jetai mes derniers regards à la merveilleuse vallée dont je pouvais apercevoir les habitants réunis sur la plage pour assister à mon départ.

Au large de l'île, le courant portait fortement à l'ouest. Hiva-Oa, ma destination, gisait dans le sud-est et, comme je tirai un long bord pour éviter l'île d'Uapau, j'aperçus la goélette qui louvoyait à l'est de moi. Le *Firecrest* tanguait fortement contre une mer très dure, plongeant son étrave dans les lames.

Le lendemain, j'aperçus Hiva-Oa et passai la nuit au sud de Tahu-Ata pour éviter le courant du chenal du Bordelais. Le surlendemain, le vent devenait une légère brise qui tournait au nord-est, debout encore, m'obligeant à louvoyer à la nuit; j'arrivai enfin à quelques milles de mon mouillage de Tahauku, mais je fus accalminé toute la nuit et, seulement au petit jour, un léger souffle d'air me permit de me glisser à l'intérieur du port. J'avais mis soixante-dix heures à couvrir ce que j'avais fait en vingt-cinq heures en sens inverse. Et derrière moi entrait la goélette *C...*, de cent vingt tonnes, partie douze heures avant moi de Taiohae, qui avait marché constamment à la voile et au moteur et brûlé douze caisses d'essence,

Ceci ne me surprenait guère, car la plupart de ces goélettes avaient été construites un peu au hasard et, si leurs armateurs les faisaient construire d'après les plans d'un architecte connu, ils feraient de grosses économies de temps perdu et de combustible dépensé.

Si mon premier séjour m'avait laissé d'agréables souvenirs, je devais encore en emporter de meilleurs de mon deuxième et m'attacher tout à fait à ces îles où je retournerai certainement un jour.

De nouveau, nous fîmes d'excellentes promenades à cheval en compagnie du docteur et de

Tea, une jeune et charmante Marquisienne. Ensemble nous nous rendions à la fertile vallée de Taaoa, tout au fond de la baie des Traîtres, où habitait Mme M..., une Française à moitié Marquisienne. Et c'étaient là toujours d'excellents festins à la mode indigène et des entretiens fort instructifs sur les choses du passé.

Nous faisions ensemble des excursions au fond des vallées, où, après nous être baignés dans l'eau fraîche et limpide des torrents, j'apprenais à goûter l'exquise saveur des chevrettes d'eau douce enveloppées dans des feuilles d'hibiscus et rôties sur des pierres rougies au feu, un mets digne des dieux.

Je retrouvai aussi tous mes jeunes amis et nos jeux reprirent sur la plage d'Akuana.

A force de jouer presque nu sous le soleil, je devins plus bronzé que bien des Marquisiens. Et ma peau reprenait peu à peu sa couleur naturelle, c'est-à-dire celle qu'elle aurait eue si j'avais toujours vécu au grand air et au soleil sans vêtements.

Mais il me fallait encore repartir. Un important courrier, le premier depuis un an, m'attendait à Tahiti, où je désirais aussi renouveler certaines parties du gréement du *Firecrest* et faire faire deux nouvelles voiles.

Les îles Marquises furent une des rares escales

de ma croisière que je quittai avec une réelle tristesse, car je sentais que là j'aurais pu vivre très heureux.

Le matin du 9 février je levai mes ancres et passai, toutes voiles dehors, devant la plage d'Akuana, où une partie de la jeunesse du pays se trouvait rassemblée. En signe d'adieu je tirai trois coups de fusil et mis le cap sur l'île de Fatu-Hiva, à soixante milles dans le sud-est, mais, cette fois, mes pensées n'étaient pas à l'escale future mais bien aux doux souvenirs de mon séjour à Hiva-Oa.

Le lendemain, au petit jour, j'étais accalminé en vue de l'île Fatu-Hiva. Seulement dans l'après-midi la brise redevint légère et je pus m'approcher de la terre.

L'île dépassait encore en sauvagerie et en étrangeté les autres Marquises. Des montagnes de basalte noire descendaient verticalement dans la mer et, lorsque je m'approchai de la côte, la brise ne vint plus que par rafales qui couchaient complètement le *Firecrest* sur le côté, et je ne pus m'approcher que fort lentement de la côte en manœuvrant avec tout le soin possible le *Firecrest* qui portait toute sa voilure. Je savais le danger des violentes risées de la baie des Vierges et que les goélettes du pays amenaient toujours leurs voiles pour entrer dans la baie au moteur.

La baie des Vierges, et son nom indigène encore plus harmonieux d'Hanavave, offre un spectacle absolument fantastique que, seul, un Edgar Poe pourrait décrire. Des tours de basalte affectent les formes les plus étranges, tours, minarets, clochetons, aiguilles percées à jour, d'étranges découpures forment le fond de la baie, et une étroite fente s'ouvre au milieu des montagnes renfermant la vallée. Une plage de galets noirs, sur laquelle le ressac déferlait avec un fracas de tonnerre. Une rangée de cocotiers apparaissait minuscule à côté des montagnes. Beaucoup plus petites, il y avait deux cases indigènes, et encore beaucoup plus petits quelques points sur la grève : c'étaient des hommes. Jamais je n'avais eu une telle sensation de la petitesse de l'homme en face de la nature.

M'approchant presque à toucher de mon beaupré un promontoire, car le fond était à pic et en pente, je jetai l'ancre; un canot, monté par un jeune indigène, s'approcha du *Firecrest*, mais je n'avais pas envie de descendre à terre, je ne voulais pas être désillusionné le soir par des acteurs moins beaux que le décor et je m'endormis, bercé par la houle, le bruit du ressac et le cri plaintif des chèvres sur le flanc des falaises à pic.

Le lendemain, j'essayai vainement de débarquer avec mon berthon. Le ressac était trop fort sur la

plage de galets et aurait vite mis en pièces mon mince canot de toile, aussi je dus mouiller mon canot avec un grappin à quelques mètres du rivage et venir à terre à la nage. Là une partie de la population m'attendait, mais quels tristes spécimens d'humanité étaient devant moi! En vérité, je ne crois pas qu'il existât dans toute la vallée un individu sain.

L'éléphantiasis, la tuberculose et la lymphangite avaient fait là d'incroyables ravages.

Lorsque je mis pied à terre, les indigènes s'empressèrent autour de moi. Ils voulaient tous connaître le but de ma visite et montrèrent le plus grand étonnement lorsqu'ils apprirent que ma visite n'était pas intéressée et que je n'avais rien à leur vendre.

Une grande partie des vieux indigènes était tatouée. Cela ne me surprenait pas, car Fatu-Hiva avait toujours été célèbre pour ses tatoueurs et ses sculpteurs. Les femmes, comme c'était autrefois la coutume, ne portaient que peu de tatouages sur la figure, des virgules autour des lèvres et du lobe auriculaire. Le pied jusqu'à la cheville et la main droite jusqu'au poignet étaient couverts d'un fin réseau ressemblant à de la dentelle. Nul n'avait en effet, autrefois, le droit de plonger une main non tatouée dans le plat de *poi-poi* familial.

Naturellement, je dus subir les nombreux assauts de la politesse marquisienne, et un vieillard à belle stature, hélas! pourvu de deux jambes d'éléphant, m'entraîna vers sa case où je partageai un excellent repas de pâte de fruit à pain cuite dans du lait de coco.

La case était atroce, d'ailleurs construite en bois blanc et en tôle ondulée, et démontrait encore la mauvaise influence hygiénique et artistique de la race blanche. Le sentier ombragé qui menait à la case du chef se prolongeait dans la vallée; à droite, une charmante et minuscule vieille église, entourée de lauriers-roses, disparaissait dans le feuillage. Plus loin, il y avait enfin une case indigène avec son feuillage en feuilles de cocotiers, et ses murs de tiges de cannes entrelacées en damiers qui laissaient circuler librement l'air. Sur la terrasse, devant la maison, étaient étendus les habitants de la case dont je dus encore partager le repas, car ce serait faire une grave injure à un Marquisien que de refuser son hospitalité. Là encore tristesse, car tous semblaient malades, et une jeune fille, à la figure fort belle, était aussi atteinte du mal hideux qui sévissait dans le pays. Je suivis la vallée qui s'enfonçait fort loin dans la montagne, en suivant une rivière. La végétation était abondante, c'était la vallée la plus fertile que j'aie vue aux Marquises.

Les habitations bien vite cessèrent. Ce n'était plus que la brousse et *paepaes* abandonnés qui témoignaient de la grande population qui vivait là autrefois avant d'être décimée par la race blanche. Malgré sa grande beauté, le paysage avait quelque chose d'abandonné, de morne et mélancolique. Je faillis poser le pied sur un énorme centipède, à la morsure meurtrière; ce n'était partout que mort et désolation.

Mes promenades dans la vallée n'étaient que fort rares, car il n'était pas prudent de quitter le *Firecrest* de vue. Le fond de la baie était en effet d'une très mauvaise tenue et je craignais que les violentes rafales de vent ne fissent déraper mes ancres et n'entraînassent le *Firecrest* loin vers le large.

Je passais les après-midi de mon séjour assis sur le rivage devant la maison des bateaux, une case ouverte qui abritait les pirogues de la vallée.

Là la jeunesse du pays se réunissait autour de moi, jeunes gens maladifs; aucun n'était de race pure et on pouvait reconnaître les traces de leurs ascendants de race blanche qui avaient porté leurs navires dans ces mers lointaines.

C'est ainsi qu'on voyait d'indiscutables marques du passage des baleiniers américains.

J'avais déjà vu que j'étais obligé de rester près du rivage pour surveiller le *Firecrest*, car la mau-

vaise tenue du fond me causait beaucoup d'inquiétudes, et je refusai toutes les invitations des indigènes, ne voulant pas m'absenter la nuit de mon navire. Une nuit, vers une heure du matin, les rafales de vent se firent encore plus violentes et je fus réveillé par le bruit de mon ancre dérapant sur le fond.

En fort peu de temps j'étais sorti de la baie et le courant m'entraînait au large. Le lendemain matin, au jour, j'avais près de cent brasses de chaîne et mon ancre à ramener à bord, une tâche énorme pour un homme seul, qui me prit près de quatre heures et demie, et ce ne fut que vers le soir que je revins à mon mouillage. Dans ces conditions, malgré mon plus vif désir de rester quelque temps dans l'île et d'apprendre des sculpteurs et des tatoueurs ce qui restait de l'art marquisien, je levai l'ancre après un séjour d'une semaine et me dirigeai vers les îles Touamotou, l'archipel dangereux pour les navigateurs.

CHAPITRE X

VERS TAHITI
MON AGRÉABLE ESCALE A MAKEMO

Entre les Marquises et Tahiti gît un amas d'îles redouté des navigateurs. Tout le monde sait qu'un atoll est un anneau de corail circulaire presque à fleur d'eau et enfermant un lac intérieur. L'atoll, en sa partie la plus haute, atteint rarement une hauteur d'une dizaine de pieds, et la cime des cocotiers qui poussent sur son pourtour ne peut être aperçue qu'à une distance de quelques milles, rendant ainsi la navigation dangereuse. Nulle part dans aucun océan, il n'existe une telle agglomération d'atolls. Les courants sont dangereux et incertains, les cartes souvent inexactes.

Dans ces conditions, cet archipel est soigneusement évité des navigateurs. Stevenson, malgré un pilote local, faillit y perdre son yacht; le *Casco*

Jack London n'a pu atteindre l'atoll de Ragiroa, non plus que Ralph Stock dans sa croisière de Londres aux îles Toga. Un excellent navigateur anglais, le lieutenant Mulhauser, qui fit récemment le tour du monde avec trois hommes d'équipage, sur le yacht *Amaryllis*, a jugé prudent de ne pas s'y arrêter.

Ces atolls n'ont, en général, qu'une étroite ouverture par où le courant entre et sort avec la marée avec une grande vitesse, ce qui en rend l'entrée excessivement difficile pour un bateau à voiles.

Toutes ces difficultés à surmonter m'intéressaient fort, et c'est pourquoi je décidai de passer au milieu de l'archipel dangereux et de visiter successivement les atolls de Raroia et de Makemo, réputés pour la vitesse du courant dans leurs passes.

Sept jours de brises légères et, le mercredi 24, au petit jour, mes observations me montraient que j'étais à une dizaine de milles de ma destination. Je le savais d'ailleurs, car la teinte spéciale du ciel dans l'ouest m'indiquait la présence indiscutable d'un atoll. Effectivement, à sept heures trente, des arbres semblaient sortir de la mer et j'apercevais, en avant, à tribord, l'atoll de Takume et à bâbord celui de Raroia, et je m'engageai dans le détroit large de plusieurs milles qui sépare ces deux îles.

J'avais déjà vu de nombreux récifs de corail aux îles Mangareva, mais c'était la première fois que je longeais de près un atoll. Le spectacle était féerique. Je suivais à environ une encablure le récif de corail sous-marin bordant l'atoll dont la présence m'était indiquée par la teinte vert émeraude de l'eau. D'énormes blocs de corail éblouissants de blancheur sortaient de l'eau et semblaient les débris d'une gigantesque convulsion. Ce qui me frappa surtout, c'est la transparence bleutée de l'air, l'extrême délicatesse de tons que prenait le ciel au-dessus des eaux du lagon, et aussi le violent contraste de couleurs entre le vert des cocotiers et le bleu du ciel.

La mer se brisait en longs rouleaux sur le corail. Le rivage de l'atoll était loin de présenter la forme régulière qu'il affectait sur la carte. Ce n'était qu'une succession de baies et de petites pointes. Le rivage n'était pas entièrement continu, le récif était frangé d'îles qui présentaient entre elles de minuscules passes. Vers midi, j'arrivais en face de la passe de Ngarue. Là était venu le moment de vérifier quelques-unes de mes théories. Les capitaines de goélettes m'avaient tous conseillé d'entrer à l'étale de basse mer quand le courant est nul. Mais mon intention était de rentrer avec le plus fort de la marée montante afin de profiter de son

aide. Jamais ainsi je ne prête attention aux conseils qui me sont donnés et je n'obéis qu'à mes propres inspirations.

La marée justement montait et se précipitait vers l'étroite entrée de la passe en formant d'énormes remous. Pas la moindre balise, je devais compter uniquement sur la boussole pour m'indiquer la bonne direction. La brise était légère, mais, lorsque j'arrivai dans l'entrée, le courant me prit et m'entraîna à plus de huit nœuds.

C'était réellement fort impressionnant.

De chaque côté, les récifs m'apparaissaient très proches. L'eau bouillonnait en de violents remous et le *Firecrest* n'obéissait plus à la barre. Devant moi, j'apercevais de nombreux pâtés de corail. Au milieu de la passe mon navire fit deux tours sur lui-même et je me croyais en grand danger, mais déjà le courant m'avait transporté à l'intérieur du lagon, dans une eau merveilleusement calme et transparente qui me permettait d'apercevoir les nombreux et dangereux récifs submergés. C'était maintenant une navigation difficile et je devais constamment quitter la barre pour regarder à l'avant la position des nombreux pâtés de corail dont la carte m'avait déjà appris tous les noms harmonieux : Mapiropiro, Otikaia, Temarii, Temahine, Nekatautau, et bientôt je mouillai mes ancres

en face du petit village de Ngarumaova, heureux d'avoir surmonté de nouvelles difficultés et vécu une inoubliable expérience avec quelque sentiment de méprisante pitié pour ceux qui, en mettant un moteur dans leur navire, suppriment l'art de naviguer et la difficulté d'entrer sans voiles dans une étroite passe.

*
* *

Sur la plage de sable blanc, en face de mon mouillage, quelques habitants étaient rassemblés et semblaient suivre mes mouvements avec une intense curiosité. Je commençais à carguer mes voiles lorsqu'une pirogue quitta le rivage, et son occupant, un vieil indigène, vint à bord. Son langage était rude et différent de celui des autres archipels où j'avais fait escale. Cependant, je parvins à comprendre qu'il désirait m'emmener manger chez lui et, lorsque tout fut en ordre sur le *Firecrest*, je le suivis à terre.

Devant sa case, une vingtaine d'habitants étaient rassemblés et me considéraient avec une curiosité inquiète. Une femme parlait un peu le français et m'apprit la crainte des habitants. Il y a quelques années une goélette se serait échouée dans les Touamotou, ayant seulement deux personnes à bord, dont le cuisinier. Après une émeute ils

s'étaient emparés du navire, avaient massacré le capitaine et restaient les seuls survivants de l'équipage. On les avait pris et envoyés en Australie pour être jugés.

Me voyant seul, ils avaient naturellement conclu que j'avais mangé les autres, et me prenaient pour un *desperado* armé, tout prêt à me défendre. Maintenant, ils étaient un peu rassurés, mais étaient très intrigués par les motifs de ma visite et par le fait que je portais un pagne au lieu de pantalon.

Le vieil indigène, qui seul avait osé venir à mon bord, en tirait une grande fierté et était fort occupé avec sa femme à me préparer un festin pour me faire honneur. Lorsque tout fut prêt, le reste de l'assistance s'éclipsa avec une courtoisie toute polynésienne pour me laisser seul avec mon hôte. La case de mon hôte, fort exiguë, probablement parce qu'il était pauvre, était composée de quelques piquets surmontant un toit en feuilles de cocotiers entrelacées, des espèces de rideaux du même feuillage en formaient les murs. Petite comme elle était, c'était cependant une des plus confortables du pays, car j'avais déjà remarqué que non seulement le toit mais encore les murs des autres habitations étaient formés de tôle ondulée, qui rend l'existence infernale dans un climat tropical.

Pauvres, certes, étaient mes hôtes, car leur

cabane ne contenait que quelques accessoires de pêche, mais ils avaient tout disposé pour me faire honneur, et, sur une petite table, un énorme poisson était cuit dans du lait de coco. A côté du plat étaient disposés leurs cadeaux, coquillages aux couleurs extraordinaires, et cinq petites perles. S'asseoir à côté de moi, il ne pouvait en être question. Mes hôtes étaient là pour me servir. C'est ainsi que le veut la traditionnelle hospitalité polynésienne qui honore l'étranger de passage.

Ainsi débuta mon séjour dans cette île où je fus si bien accueilli et où tous les habitants montrèrent envers moi une hospitalité qui n'est pas égalée dans les grandes nations qui se prétendent civilisées.

Le lendemain matin, ayant à travailler à bord, je ne descendis pas à terre; je fus surpris de voir mon hôte de la veille m'apporter un poisson cuit, qu'il avait pêché pendant la nuit, pensant, me dit-il, qu'ayant à travailler je n'aurais pas le temps de faire la cuisine. Il me fut impossible de lui faire accepter le moindre cadeau en échange. Chaque fois que je descendais à terre, je devais accepter l'hospitalité d'un des habitants qui me recevaient à tour de rôle et me comblaient de cadeaux. Peut-être le cadeau qui me fut le plus cher fut celui de mon ami Tiari, un hameçon en nacre et en os, imi-

tant le glissement sur l'eau des poissons volants et destiné à la pêche de la bonite.

*
* *

L'atoll avait une circonférence d'environ cinquante milles et de près de dix milles de large, et sa plus grande largeur ne dépassait pas trois cents mètres. Sur cette étroite bande de terre vivaient une soixantaine d'habitants. Seul, le village était divisé en petites propriétés, mais les cocotiers qui entouraient le lagon appartenaient à la communauté. Le copra, qui formait la seule richesse de l'île, était distribué entre les familles.

Le village de Ngarumaova était composé d'une seule rue, autour de laquelle étaient bâties les cases dont j'ai déjà parlé, la plupart construites en tôle ondulée.

D'un côté, c'était la mer qui se brisait sur des blocs de corail et des débris organiques blanchis par le sel marin. Il y avait là le travail de siècles et de milliers d'années, des coquillages de toutes sortes et des dents de cachalots. Par contraste, le côté du lagon était étrangement calme, une eau merveilleusement tranquille, à peine ridée par les alizés, où passaient des poissons aux couleurs éblouissantes. Je ne crois pas que la plus grande

hauteur de l'atoll atteignît deux mètres. Aucun des arbres n'était vieux, car un cyclone avait passé sur l'île dix ans auparavant, détruisant une grande partie des cocotiers et emportant toutes les maisons. Les habitants n'avaient pu se sauver qu'en grimpant dans les arbres les plus solides, qui seuls émergeaient, pendant que toute la terre disparaissait dans le raz de marée accompagnant le cyclone. Voilà ce que m'a raconté un des commerçants du pays qui avait fait faillite dans ce désastre.

Les fruits du cocotier forment, avec les poissons du lagon et quelques tortues de mer, la nourriture peu variée de ces îles. La noix verte du cocotier donne une eau rafraîchissante, l'amande des cocos mûrs constitue un aliment complet; de l'amande râpée on extraie par compression un lait crémeux qui entre dans la préparation des aliments; on tire aussi d'elle une huile limpide. Enfin, l'intérieur des noix parvenues à l'extrême maturité renferme une sorte d'éponge qui est une délicieuse friandise. Il y a des cocotiers de toutes sortes, il y en a même dont la noix fibreuse est si tendre qu'elle se mange aussi bien que l'intérieur. Pour monotone que fût ce régime, je le préférais certes aux conserves que les habitants se croyaient souvent obligés d'acheter en mon honneur.

En vérité, le cocotier pourrait pourvoir à tous les

besoins de ces îles : le tronc sert à la construction des cases, son feuillage en fournit le toit, et, tressé, donne de confortables nattes. De la fibre qui entoure la noix on fabrique de robustes cordages imputrescibles, son huile servait jadis à l'éclairage, et c'est en frottant l'une contre l'autre deux nervures centrales de ses branches séchées qu'on obtenait jadis du feu.

Les filles de cette île si hospitalière de Raroia me semblèrent presque toutes jolies. Solides et bien faites, elles avaient une peau légèrement brunie, des traits presque européens. Deux fillettes, en particulier, représentaient un type presque exact de ces beautés du peuple que l'on rencontre à Séville.

Quand vint le moment du départ, j'entrai dans l'unique magasin du village tenu par le chef, pour me procurer quelques provisions. Je commandai d'abord cinq livres de riz et eus la surprise de voir l'indigène m'en peser dix et m'informer avec un sourire que c'était *aita moni,* que cela ne me coûterait pas d'argent.

Un indigène, entrant à cet instant et apprenant le geste du chef, se fit servir vingt livres de riz qu'il me mit dans les bras. Impossible de refuser, c'eût été une mortelle offense. D'autres indigènes survinrent et voulurent m'offrir tout le magasin. J'eus grand-peine à les dissuader, et, regagnant préci-

pitamment mon bord, j'appareillai immédiatement. Je sortis de la passe dangereuse de cet atoll hospitalier avec la marée descendante.

*
* *

L'île de Makemo gisait à près de quatre-vingts milles de Raroia. Ma route, pour y parvenir, me faisait passer entre les atolls de Nihiru et de Taenga, distants seulement de vingt milles, et dont la position marquée sur la carte était approximative. Pendant la nuit, la plus grande vigilance était nécessaire. Je passai entre les deux atolls sans les voir, déterminant ma position toutes les deux heures par des relèvements d'étoiles. Les conditions d'observation étaient exceptionnellement favorables et je me servais d'une lunette astronomique d'un faible grossissement et d'une très grande luminosité. Constamment, je venais sur le pont, cherchant à entendre le bruit des brisants qui vous dénote la nuit la proximité des atolls avant qu'on puisse les apercevoir.

Le *Firecrest* dut suivre, barre attachée, une route aussi rectiligne qu'un vapeur, car au petit jour, le lendemain, la pointe est de la longue île de Makemo n'était qu'à cinq milles de distance.

Après plusieurs heures de navigation le long du

récif côtier j'arrivai en face de la passe de Pueheva, fort étroite et d'entrée encore plus difficile que celle de Raroia. Je pouvais apercevoir les cases du village de Pueheva et une pirogue indigène qui se dirigeait vers le *Firecrest*. La brise était légère, j'étais déjà au milieu de la passe, me laissant doucement rentrer par le courant de flot, lorsque l'inattendu arriva. La pirogue se rapprocha et, avant que je pusse protester, les deux indigènes sautèrent à bord, venant ainsi troubler mon plaisir d'entrer seul dans la passe dangereuse. A leur grande stupéfaction, je leur interdis de prendre la moindre part à la manœuvre et m'engageai dans le dédale compliqué des pâtés de coraux dont j'avais longuement étudié la carte et retenu tous les noms poétiques. En passant, je les citais à mes visiteurs importuns qui étaient fort surpris qu'un étranger pût connaître leurs Rikiriki, Uparari, Tutaekiore et enfin Matarangameha, près duquel je jetai l'ancre, à l'endroit que je m'étais choisi.

A quelques encablures de mon mouillage était un petit *wharf*. Les cases du pittoresque village de Pueheva apparaissaient entre les arbres, sur la pointe de terre à droite de l'entrée. Le spectacle était charmant, de l'eau vert clair et transparente du lagon, de la pointe de corail blanc, et du feuillage vert des cocotiers.

UNE PIROGUE SE DIRIGEAIT VERS LE « FIRECREST ».

Sur la place voisine du *wharf*, je pouvais distinguer une grande animation. Lorsque je descendis à terre, toute la population m'attendait, et le chef s'était mis en costume européen pour me recevoir. Devant une bâtisse neuve, qui portait le titre pompeux de mairie, on avait rassemblé une pyramide de cocos que le chef me présenta, pendant que des indigènes s'évertuaient à courir après des poules pour me les offrir. Redoutant la présence de ces peu agréables volatiles à bord du *Firecrest*, je les refusai, mais, voyant leur désappointement, me contentai d'en accepter un. Puis défilèrent de nombreux indigènes qui m'apportaient en cadeaux des coquillages multicolores et des petites perles. Je retrouvais là encore l'accueil généreux des peuples primitifs qui n'ont pas été trop en contact avec la civilisation.

Sur la place se tenaient deux Européens dont l'un était un vieillard à la barbe blanche, tandis que l'autre, maigre et ascétique, portait un vêtement d'une coupe ecclésiastique. Le vieillard était un capitaine danois qui jadis avait servi de pilote à Robert-Louis Stevenson dans son voyage sur le *Casco* des îles Marquises à l'atoll de Fakarava. Son long séjour dans les îles n'avait certes pas amélioré son caractère, car ses premières paroles furent d'envie et de haine. « J'appelle cela, me dit-

il en regardant mes cadeaux, offrir un œuf, en espérant recevoir une poule en échange », affirmation dont je pus par la suite constater la fausseté, car durant mon séjour dans l'île, il me fut impossible de faire accepter aux indigènes le moindre présent. L'autre Européen était un missionnaire adventiste du septième jour avec qui je devais avoir souvent d'agréables entretiens.

Quoique fort courte, mon escale à Makemo reste une des plus agréables de ma croisière. Pour la première fois je voyais une population polynésienne absolument saine et en bonne santé, menant au grand air une existence naturelle. Si encore trop souvent ils portaient le vêtement européen, on les voyait encore fréquemment dans le lagon vêtus d'un élégant *pareu* à fleurs rouges et blanches.

Le lendemain de mon arrivée, de jeunes enfants pêchaient non loin du *Firecrest* dans de petites pirogues à balancier. Souvent ils disparaissaient sous la surface pour vérifier si leurs appâts étaient toujours au bout de l'hameçon. Remarquant la présence sous mon navire de grandes formes sombres qui évoluaient près du fond de corail, je leur fis part de la présence de requins, mais mon observation fut accueillie par des rires et ils n'en continuèrent pas moins leurs plongeons et leurs ébats.

Moi-même je devais bientôt me baigner dans les

eaux du lagon sans me soucier nullement des monstres qui passaient à une dizaine de brasses sous moi. Parmi ce peuple amphibie, j'étais fort heureux, pêchant avec les indigènes sur les eaux du lagon ou m'exerçant à plonger avec de jeunes enfants. L'aisance de leurs évolutions sous l'eau était vraiment extraordinaire. Alors que j'arrivais avec grandes difficultés à descendre à cinq brasses de profondeur, pour eux descendre à dix brasses n'était qu'un jeu. Cependant les meilleurs plongeurs adultes étaient absents; ils étaient alors à l'île d'Hikueru, la plus fertile en nacres de l'archipel, où la pêche perlière était ouverte. Parmi un peuple de plongeurs, ceux de Makemo étaient réputés pour leurs exploits. On m'affirma que certains plongeurs pouvaient descendre à trente brasses de fond et qu'une femme descendait à vingt-cinq brasses.

La poule, cadeau des habitants, m'avait fort importuné pendant les premiers jours de mon escale. Je n'étais plus seul à bord et l'insupportable volaille ne me laissait pas dormir en paix. Surmontant mon extrême répugnance, car c'était la première fois, je décidai de la tuer, ce qui fut fait d'un coup de carabine, puis, aidé d'un jeune indigène et armé d'un traité culinaire, je la plumai et la vidai suivant toutes les règles de l'art, et la

fis bouillir à la mode indigène dans une touque d'essence.

Je ne restai que sept jours dans cette île si attrayante, car j'avais décidé de la quitter avant de trop m'y attacher et pourtant je conserve un souvenir inoubliable de la beauté extraordinaire de cette étroite bande de corail couronnée de verdure, de la mer toujours présente, calme à l'intérieur du lagon et se brisant en rouleaux furieux sur les blocs de corail du côté du large.

Plusieurs jeunes indigènes me supplièrent de les emmener avec moi. Jamais je ne fus autant tenté de prendre un équipage que parmi ces descendants des célèbres navigateurs Touamo, tous aux exploits légendaires, mais je voulais terminer mon voyage seul.

En voyant tous ces enfants si heureux dans leur île, parfaite, en pensant par comparaison à mon enfance triste loin du grand air et du soleil, l'idée qui avait pris naissance aux Marquises commençait à se développer, et dans mes rêves apparaissait souvent un atoll éloigné qui serait le port d'attache de mon navire futur où je me fonderais un foyer et où je reviendrais entre deux croisières lointaines.

Lorsque je voulus lever l'ancre, je trouvai ma chaîne complètement enroulée autour de blocs de corail, mais plusieurs pêcheurs avaient vu mes dif-

ficultés et vinrent immédiatement à mon aide, les uns sur le pont, halant sur la chaîne, pendant que les autres, fort à l'aise sur le fond du lagon avec dix brasses d'eau sur la tête, défaisaient les tours que ma chaîne avait pris autour des blocs de corail. Dans l'étroite passe, le courant de jusant était fort, les remous énormes et les brisants qui balayaient le pont du *Firecrest* m'auraient fait croire que j'étais en grand péril si cela eût été ma première expérience. Ces remous faisaient bouillonner la mer jusqu'à plus d'un mille de la passe, ce qui n'a rien de surprenant, si l'on réfléchit que le lagon de Makemo, immense bassin long de cinquante milles et large de dix, n'a que deux étroites ouvertures par où il peut se vider avec la marée descendante.

CHAPITRE XI

TAHITI

Dans l'après-midi du lendemain de mon départ de Makemo, j'aperçus l'atoll de Katin. A la tombée du jour je passais en vue de la passe d'entrée et du village de Toini. Sur le récif, une partie de la population me regardait passer et me faisait des signes. Pendant la nuit, je passai entre les atolls de Raraka et de Katin et le lendemain entre les dangereux récifs des atolls Faaite et Taanea. Avec un peu de mélancolie je voyais leurs cocotiers disparaître sous l'horizon, car je pressentais déjà que nulle part dans ma croisière je ne trouverais des îles qui me feraient oublier les Marquises et les Touamotou. Un peu plus tard j'aperçus dans le sud un merveilleux reflet vert qui était la réflexion dans le ciel du peu profond lagon de l'atoll d'Anaa, le plus peuplé du groupe.

C'était l'été austral et l'alizé était faible. Le 14 mars, l'île montagneuse de Mehetia était en vue dans le noroît et le lendemain au soir j'apercevais enfin les pics élevés de l'île de Tahiti. La brise continuait fort légère, coupée de calmes plats. Le lendemain je longeai la presqu'île de Taiarapu, la pointe de Tautira et le récif sur lequel le capitaine Cook avait bien failli perdre ses navires lors de son deuxième voyage.

J'attendais beaucoup de Tahiti, mais sa beauté ne me désappointa nullement. Avec le sommet de l'Orofenua perdu dans les nuages, le pic curieux et surprenant du diadème, les profondes vallées qui en descendaient vers la mer, la ceinture de corail qui l'encercle et sur laquelle vient se briser l'océan, elle m'apparut plus majestueuse qu'aucune des îles que j'avais visitées, en vérité la reine des mers du Sud. Il faisait presque calme, mais les légers souffles d'air me permirent de laisser derrière l'horizon une goélette qui m'avait tenu compagnie pendant la matinée, et de doubler la pointe Vénus et la baie Matavai dont les noms évoquent les souvenirs de Wallis, Cook et Bougainville. Il faisait déjà presque nuit et le calme était presque plat quand j'arrivai en face de la passe d'entrée de Papeete. Une embarcation à moteur vint à ma rencontre et m'offrit de me rentrer. Contre mon habi-

tude, j'acceptai l'offre et à dix-huit heures le 18 mars, je mouillai mes ancres dans l'eau du lagon, heureux d'être enfin dans l'île dont j'avais rêvé si longtemps.

Le lendemain au jour, je vis que la ville s'étendait le long de la plage parmi la verdure au bord de la mer. Les toits en fer ondulé des maisons, les jetées et les magasins n'arrivaient pas à détruire complètement la beauté d'un paysage qui avait dû être grandiose avant la colonisation blanche. J'entendais aussi le bruit des automobiles et me prenais déjà à regretter les îles moins civilisées des Marquises et des Touamotou.

Après les réceptions inoubliables des indigènes dans ces dernières îles, j'avais peur de voir ma solitude troublée. Tahiti était en effet la première île de population française où je faisais escale et j'avais peur de manifestations trop enthousiastes. Je m'inquiétais bien à tort, mon passage à Tahiti fut absolument ignoré officiellement et mon séjour fut fort tranquille. Cependant j'eus la satisfaction de recevoir une lettre de félicitations de M. Georges Leygues, ministre de la Marine, qui me fit grand plaisir, car c'était la première fois que je recevais du gouvernement une marque d'intérêt à ma croisière.

Papeete ne me désappointa pas car je n'en atten-

dais rien. C'est une ville habitée principalement de demi-Blancs et de Chinois. La population blanche est formée de commerçants et de fonctionnaires ayant apporté là, les uns leur amour de l'argent, les autres tous les préjugés de la civilisation blanche. Ils aimaient ce que je haïssais, avec eux je ne pouvais guère avoir de pensées communes, et je vécus à Papeete à bord du *Firecrest* presque aussi solitaire que sur les grands océans.

Certes le Papeete de Loti était bien mort, mais je ne le regrettais pas, car ce n'était pas celui-là que j'aurais voulu connaître, mais bien celui des premiers navigateurs européens, celui de Wallis, Cook et Bougainville au temps où la civilisation tahitienne était à son apogée, avec sa constitution féodale, ses merveilleux poèmes lyriques et ses danses.

Il sortirait entièrement du cadre de cet ouvrage de faire part de mes réflexions sur la décadence de Tahiti, mais je fus surtout frappé par l'envahissement chinois, et par l'absence totale d'arts indigènes qui ont disparu et que rien n'a remplacés. Il n'y a non plus aucun pittoresque dans les costumes, car le port du *pareu* ou pagne indigène est interdit dans les rues de Papeete. Et comme les danses et les chants le soir au bord de l'eau sont proscrits eux aussi, Papeete est certes une petite ville tranquille.

Et cependant il y avait là tout de même quelques purs Tahitiens, mais on ne pouvait les voir pendant le jour, car toute la nuit ils pêchaient sur le récif et apportaient leurs poissons de grand matin au marché. Le marché est un des rares endroits pittoresques de la vie tahitienne moderne, avec ses poissons aux couleurs éclatantes, ses fruits tropicaux si parfumés et ses énormes bananes feis. Là encore on pouvait rencontrer quelquefois d'admirables types de beauté indigène.

Je me promenais souvent le long des quais où d'innombrables et inévitables petits Chinois pêchaient de petits poissons multicolores, et où de nombreuses goélettes qui revenaient des Touamotou déchargeaient leur nacre — la nacre et les perles, pour bien des gens, romance et poétique aventure; mais surtout pour moi, mercantilisme et exploitation.

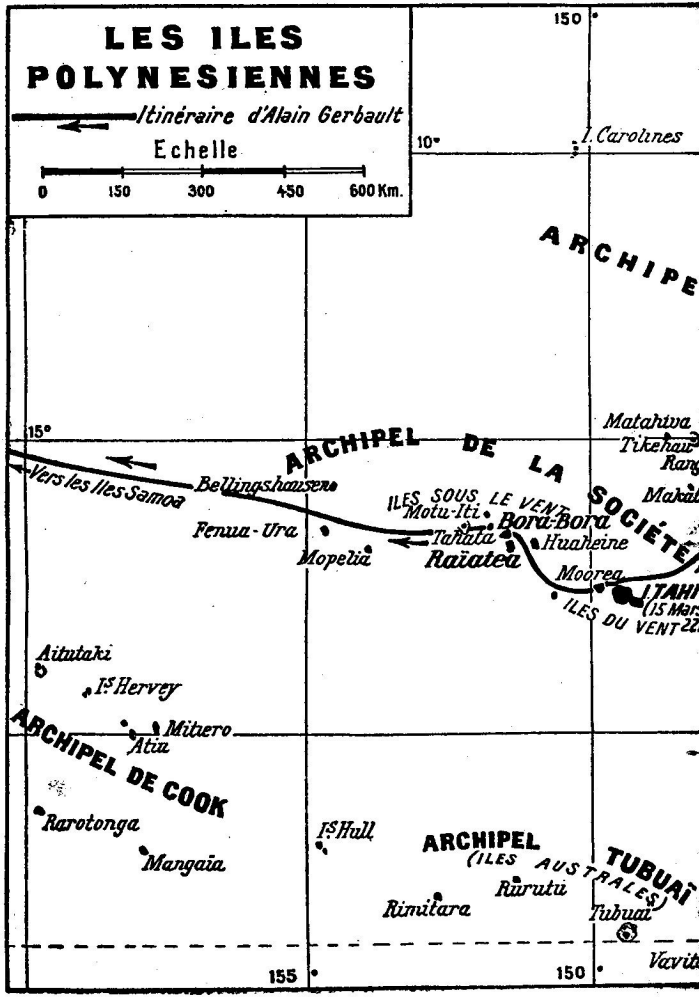
Un jour j'aperçus un robuste ketch qui portait à son arrière le nom *Curieuse*. Un simple coup d'œil sur ses formes arrondies me renseigna. C'était bien là le vaillant petit navire sur lequel Rallier du Bary avait fait une longue et merveilleuse exploration aux îles Kerguelen et qu'il avait vendu en Australie après la déclaration de guerre. Les devoirs de la vie familiale le retenaient en France et l'avaient empêché de réaliser son rêve, d'accomplir le tour

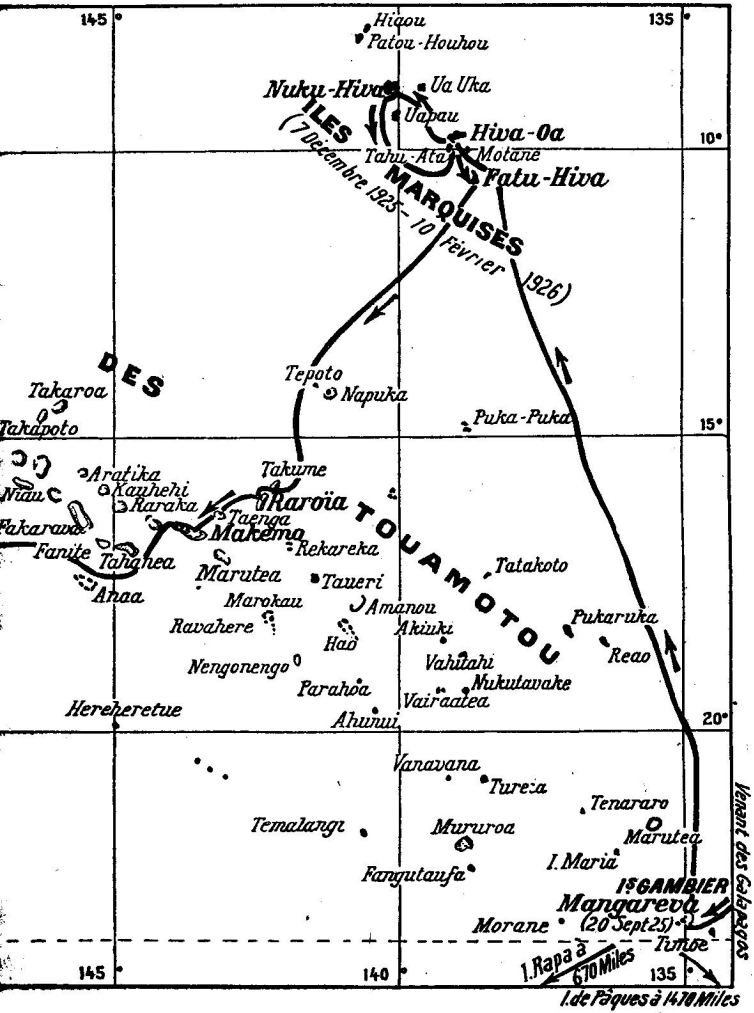
du monde après avoir visité Tahiti et les îles Polynésiennes, et la *Curieuse* cependant était là où son propriétaire aurait tant aimé venir.

Cependant je ne vivais pas absolument solitaire à Papeete. Il y avait quelques petits Tahitiens qui trouvaient grâce devant mes yeux, car ils aimaient le jeu et en eux revivaient les vieilles qualités de leur race. Eux seuls avaient accès à bord du *Firecrest* qu'ils égayaient par leurs chants et leurs rires, et c'était toujours entre nous d'interminables parties de plongeons et de water-polo.

Le dimanche j'affrétais un taxi et nous partions toute une bande joyeuse vers la belle plage d'Arne non loin du tombeau des Pomaré. Là nous glissions sans repos sur la crête des vagues et lorsque le soleil se couchait derrière Morea, je rentrais à bord épuisé de fatigue, dormant sous les étoiles sur le pont du *Firecrest*, de ce lourd et excellent sommeil que procure l'extrême fatigue physique.

Il m'était fort difficile de satisfaire à Tahiti tous mes désirs d'exercices physiques par le sport, car il n'y avait qu'une bien mauvaise imitation d'un court de tennis, et un pauvre terrain de football coupé par une route où je ne vis d'ailleurs pas le moindre match pendant les deux mois de mon séjour. En vérité le sport ne semblait nullement encouragé par le gouvernement.


LES ILES
POLYNESIENNES
Itinéraire d'Alain Gerbault
Echelle
0
150
300
450
600 Km.
150°
10°
I. Carolines
ARCHIPE
15°
ARCHIPEL DE LA SOCIÉTÉ
Matahiva
Tikehau
Rang
Vers les Iles Samoa
Bellingshausen
ILES SOUS LE VENT
Motu-Iti
Bora-Bora
Makat
Fenua-Ura
Tahaa
Huaheine
Mopelia
Raiatea
Moorea
TAHI
(IS Mar
ILES DU VENT 22
Aitutaki
Is Hervey
Mitiero
Atiu
ARCHIPEL DE COOK
Rarotonga
Mangaia
Is Hull
ARCHIPEL
(ILES AUSTRALES)
TUBUAI
Rurutu
Rimitara
Tubuai
Vavit
155°
150°


145°
135°
10°
15°
20°
140°
Hiaou
Patou-Houhou
Nuku-Hiva
Ua Uka
Uapau
Hiva-Oa
Tahu-Ata
Motane
Fatu-Hiva
ILES MARQUISES
(7 Décembre 1925 – 10 Février 1926)
DES
Takaroa
Takapoto
Tepoto
Napuka
Puka-Puka
Aratika
Kauhehi
Niau
Raraka
Takume
Taenga
Makema
Fakarava
Fanite
Tahanea
Rekareka
Tatakoto
Anaa
Marutea
Taueri
Marokau
Amanou
Pukaruka
Ravahere
Akiuki
Hao
Reao
Nengonengo
Vahitahi
Nukutavake
Parahoa
Vairaatea
Hereheretue
Ahunui
THAROÏA TOUAMOTOU
Vanavana
Tureia
Tenararo
Temalangi
Mururoa
Marutea
I. Maria
Fangutaufa
GAMBIER
Mangareva
(20 Sept 25)
Morane
Tumbe
1. Rapa à 670 Miles
I. de Pâques à 1470 Miles
Versant des Galapagos

Devant le palais du gouverneur était une maison enfouie dans la verdure, où vivait fort retirée Marau Taaroa a Tati qui fut l'épouse de Pomaré V. Souvent j'allais lui faire visite et de mes entretiens avec celle qui fut jadis reine de Tahiti je conserve un inoubliable souvenir et une gratitude profonde à celle qui me fit connaître un peu les légendes du vieux Tahiti, son admirable histoire épique et sa merveilleuse littérature. Souvent pendant mes longs quarts solitaires, je revois par la pensée ma vieille amie me racontant l'histoire prodigieuse de son clan et de sa race, avec son éloquence si particulière, l'extrême dignité de son maintien : en vérité une reine s'il en fut, bien née pour commander et gouverner.

J'ai souvenance aussi d'une visite à la vallée de Papenoo chez le chef Terii a Terioterai, descendant direct d'une des plus grandes familles tahitiennes. De son extrême courtoisie et de son aimable réception, j'emporte le meilleur souvenir, bien que deux commerçants étrangers aussi invités et qui ne s'intéressaient qu'à leurs affaires et aux cours du copra fussent venus souvent troubler un entretien fort instructif sur les choses du passé. Hélas! la vallée de Papenoo, qui fut elle aussi, jadis, une des plus peuplées de l'archipel, est maintenant presque déserte, et la population mixte de demi-

Blancs et de Chinois m'intéressait moins que la merveilleuse race en voie de disparition qu'elle va remplacer.

Je me rendis aussi avant mon départ à la pointe Vénus au monument construit près du tamarin que planta le capitaine Cook et dans lequel la Société de géographie de Londres avait serti une pierre portant soi-disant une ligne méridienne tracée par l'illustre navigateur pour observer le transit de Vénus. Mais la légende serait probablement fausse et la pierre en question ne serait autre qu'une mire destinée à l'observation de la croissance des coraux et posée par l'astronome Wilkes cent ans plus tard.

Le *Firecrest* reçut à Tahiti une voile de cape neuve et un nouveau clinfoc. Le 21 mai 1926, j'appareillai par une brise légère, mais ce fut un faux départ car la brise me lâcha avant la sortie du lagon et je fus drossé par le courant sur un des pâtés de corail qui avoisinait l'île de Motu-Atu. Sautant sur le récif, je débordai le *Firecrest* le long des parois à pic, puis regrimpant à bord je regagnais mon mouillage sans que sa coque eût reçu une égratignure et remis mon départ au lendemain. En mer les jours se suivent et ne se ressemblent pas : le lendemain j'avais presque trop de vent. Sortant facilement du lagon par une fraîche brise

de suet, j'étais pris à la sortie de la passe par un fort coup de vent qui couchait le *Firecrest* sur le côté et déchirait ma grand-voile de haut en bas avant que je pusse l'amener, en même temps, l'île disparaissait dans le grain et la pluie violente qui l'accompagnait. Rentrant ma grand-voile, je mis en fuite sous mes trois voiles avant, passant le lendemain en vue des îles Huahine et Raiatea où malheureusement je ne pouvais faire escale.

Le surlendemain au jour, l'île de Porapora n'était qu'à trente milles, me montrant sa face morne et sauvage que seul avait aperçue Loti.

Mais ce n'était qu'une trompeuse illusion, car lorsque je m'engageai dans le détroit qui la séparait de l'île de Tahaa, Porapora m'apparut riante, verte et fertile. Puis la brise devint légère, et il était presque nuit lorsque s'ouvrit l'entrée de la passe de Teavanui, la grande baie. Alors commença une navigation passionnante, je louvoyai contre la brise et le courant, sortant guidé seulement par le bruit des brisants sur les récifs qui frangeaient la passe. Ces dangers furent bientôt laissés derrière, et je fus aidé par la clarté de la lune qui venait de se lever doucement sur le lagon à peine ridé entre les îles de Tupua et de Porapora. Puis comme je m'approchai de la terre, des nuages et une pluie torrentielle cachèrent tout à ma vue, mais j'avais

eu le temps de prendre au compas deux gisements du sommet des monts Pahia et de l'île Tupua. Je lâchai mon ancre par quinze brasses de fond, et lorsque le grain fut passé et que la lune se montra de nouveau à travers les nuages, la jetée en bois de l'embarcadère de Vaitape m'apparut à moins d'une encablure. Je n'aurais pas pu même en plein jour choisir mieux mon mouillage.

Sur la jetée j'entendais des chants et des rires, car mon arrivée avait été signalée avant la nuit, mais personne ne vint à bord et je ne désirais pas aller à terre ce soir-là.

Le lendemain, je reçus à bord la visite du représentant de la France qui était un ancien colon venu il y a quinze ans dans le pays. Il cumulait ses fonctions avec celle de maître d'école, était marié avec une Française et père de deux filles.

Quelques jours après mon arrivée, le chef de l'île donna un déjeuner en mon honneur. Une case ouverte avait été spécialement construite pour la circonstance et décorée des fleurs odoriférantes de l'hinano et du tiare. Des piles de fruits, cocos, régimes de bananes, étaient devant l'entrée. Autour d'une natte sur laquelle étaient disposés les mets, nous nous assîmes par terre, les jambes croisées et couronnés de fleurs à la mode polynésienne. Quant au menu, c'était l'exquise cuisine tahitienne.

Comme hors-d'œuvre, il y avait du poisson cru macéré dans le jus de citron sauvage et servi avec des sauces savamment aromatisées, des cochons de lait cuits sous terre à l'étouffée avec des ignames, des taros et des patates douces, des poissons cuits aussi à l'étouffée dans le jus extrait de l'amande du coco, et enfin des poulets hachés menu et bouillis avec du safran dans des tubes de bambou, et aussi du *poi* de taro qui est le plat favori des Hawaïens et était de la purée de taro mélangée à des bananes. Comme boisson, nous avions l'eau fraîche des jeunes cocotiers. Naturellement nous mangions sans fourchette et entre chaque plat, des calebasses d'eau circulaient pour nous permettre de nous laver les mains. Mais les discours furent inoubliables. A la fin du repas, le chef se leva et prit la parole en tahitien. Malheureusement je ne pouvais comprendre toutes ses paroles et je ne peux dire ici que le feu de son discours, la noblesse de son attitude et de ses gestes, la perfection rythmique et harmonieuse de ses périodes.

Lorsque l'interprète me traduisit le sens général du discours, je fus émerveillé, Le chef s'excusait de ne pouvoir mieux me recevoir, car le cyclone du mois de janvier précédent avait dévasté l'île et détruit sa maison. Il m'offrait la pyramide de vivres

qui était au pied de la case et me souhaitait la bienvenue dans son île de Porapora. Puis il m'adoptait suivant la coutume polynésienne et déclarait que toute l'île me connaîtrait dorénavant sous un nom tahitien qui n'est plus, hélas! dans ma mémoire, mais qui voulait dire « le chant des cannes à sucre ». Alors survenait une histoire merveilleuse, celle d'un guerrier porapora incomparable d'adresse et de bravoure qui, cerné sur le sommet d'une colline entre les monts Faitape et Faanui et percé par les sagaies de ses ennemis, s'adossa à un massif de cannes à sucre pour mourir. Le fier chant de mort qu'il déclama avant d'expirer resta légendaire et devint son nom pour les générations futures : « Ainsi me disait le chef, parce qu'il était notre guerrier le plus brave et parce que nous admirons ta bravoure seul sur les mers, nous te donnons son nom et c'est ce que nous pouvons te donner de mieux. »

Lorsque je me souvins que l'île de Porapora était réputée pour ses farouches guerriers redoutés dans tout l'archipel, je devins fort confus, car jamais je n'avais été autant honoré, et ne pus que leur répondre combien j'appréciais un tel honneur et leur affirmer ma gratitude et mon amour.

Je déplorai aussi de ne pas entendre parfaitement le langage tahitien, mais je promettais de

revenir un jour pour. recueillir et étudier les légendes guerrières de Porapora.

J'ai dit qu'un cyclone avait dévasté l'île. Tous les arbres avaient perdu leurs feuilles et leurs fruits et les maisons avaient été détruites. Un témoin m'affirma que leurs toits de tôle ondulée volant partout constituaient un grand danger. Seules restaient debout de grandes cases indigènes qui servaient le soir de lieux de réunions pour l'entraînement aux merveilleux chœurs de Porapora réputés dans tout l'archipel. On travaillait activement à reconstruire, hélas! toujours des maisons inélégantes en bois blanc et je regrettais beaucoup la disparition des artistiques cases indigènes construites sur pilotis au bord du lagon qui étaient plus en harmonie avec le paysage.

A Porapora il n'y avait d'autre Européen dans l'île que le résident qui m'avait reçu à mon arrivée, et je me liai avec la jeunesse du pays, apprenant ainsi à connaître, mieux qu'à Papeete, cette si intéressante branche tahitienne de la race polynésienne. Je me promenais pendant le jour avec les jeunes gens du pays dans cette île si gaie, verte et riante que dominait le morne du mont Pahia qu'on voyait de partout. Et le soir, autour d'un feu flamboyant presque au bord de la mer, les habitants du village se réunissaient pour danser, couronnés de

guirlandes, portant dans les cheveux les fleurs de l'hinano ou du tiare et parfumés d'huiles odoriférantes. Et nous errions parmi les groupes, moi et mes jeunes amis, en nous tenant par la main, et quelquefois moi qui ne danse jamais en France, je me laissais entraîner dans les danses naïves.

La population de Porapora s'est conservée un peu plus pure que celle de Tahiti, malgré un apparent mélange de Blancs et de Chinois, les jeunes indigènes portent leurs cheveux longs; la plupart ont les yeux grands et langoureux, et cette beauté polynésienne si attirante.

Un jour, le *sloop of war* anglais stationnaire fit escale à Teavanui, la grande rade de Porapora. Je fis la connaissance du commandant et de ses officiers, dînai à leur bord et le *commander* Blooke vint rendre visite au *Firecrest*. Ils ne firent à terre qu'une courte marche et repartirent le lendemain.

Huit jours plus tard, un navire presque identique mais battant cette fois pavillon français apparaissait en face de la passe. C'était l'aviso *Cassiopée* qui arrivait des îles Samoa. Bientôt il mouillait ses ancres non loin du *Firecrest*, une chaloupe à vapeur s'en détachait et venait accoster à mon bord. Un officier venait de la part de son commandant m'offrir les services de la marine française au cas où j'aurais besoin de réparations. Je me rendis aussi-

tôt à bord de la *Cassiopée* pour remercier le commandant Jean Decoux de sa courtoise attention et il me retint à déjeuner avec lui.

Pour la première fois, je rencontrais dans ma carrière un bateau de guerre de mon pays et j'admirai beaucoup la magnifique tenue du navire et de son équipage. C'était pour moi fort agréable de rencontrer des Français ayant l'esprit maritime et pouvant s'intéresser à tout ce qui me passionne.

Par une coïncidence assez curieuse, un jeune matelot de la *Cassiopée* m'avait écrit jadis après ma traversée de l'Atlantique pour s'embarquer avec moi. Sur mon refus, il s'était engagé dans la marine de guerre, et nous nous rencontrions au milieu du Pacifique. Dans l'après-midi, je lui montrai le *Firecrest* dans ses moindres détails.

Le commandant Jean Decoux vint aussi me rendre visite à mon bord et y resta longtemps. Il parut fort intéressé par mes instruments et mes méthodes de navigation; devant mes cartes, nous parlâmes longuement de ce que j'avais fait et de mes projets futurs.

Le soir, il y eut à terre une grande fête en l'honneur du bateau de guerre, sur la pelouse que la *Cassiopée* balayait de son projecteur. Tout d'abord les indigènes assis sur l'herbe exécutèrent un extraordinaire chœur à huit parties différentes,

CE FUT ENSUITE UNE UPA-UPA FRÉNÉTIQUE....

d'une étrange et curieuse harmonie avec les notes finales tenues fort longuement. Ce fut ensuite par les meilleurs danseurs de l'île une *upa-upa* d'une virtuosité inouïe avec des contorsions presque acrobatiques. Un entraînement datant du plus jeune âge est nécessaire pour bien exécuter cette danse, et les danseurs aussi bien que les chanteurs de Porapora sont renommés dans tout l'archipel.

Le commandant, entouré de ses officiers, assistait à la fête ainsi que de nombreux matelots. Je circulais parmi les groupes, heureux de voir la joie naïve de mes amis indigènes, contents de recevoir des Français qui s'intéressaient à eux et les aimaient, puis je vins m'asseoir à côté du commandant ayant à mes pieds mon jeune ami Tepara.

Lorsque les chants et les exhibitions prirent fin, commença la ronde habituelle du soir. Bientôt l'on vit des matelots se mêler à la danse, ainsi que des canaques, plus noirs, des îles Loyalty, qui faisaient partie de l'équipage. Le contraste était surprenant entre les bruns indigènes et les matelots français à la peau si blanche qui, pour avoir toujours porté le casque colonial, n'étaient pas brunis par le soleil des tropiques. Tous se tenaient par la main et étaient fort gais car le sourire affectueux des Poraporas leur permettait de se comprendre suffisamment malgré la diversité de leurs langages.

Le lendemain, la *Cassiopée* se dirigeait vers Tahiti, mais pendant les deux jours qui passèrent avant mon départ pour les îles Samoa, je pus constater l'excellente impression qu'avait faite sur les indigènes le passage du bateau de guerre et combien il était bon pour leur attachement à la France qu'ils vissent de temps en temps des Français venir vers eux sans aucun but intéressé et non pas pour les exploiter ou leur demander de l'argent.

Le samedi 12 juin 1926, je levai l'ancre dans l'après-midi et sortis du merveilleux lagon de Porapora.

Comme je m'engageais dans la passe de Teavanui, une pirogue à balancier passa près de moi. A bord étaient deux indigènes qui chantaient, vêtus de simples *pareus* et dont les corps bronzés brillaient au soleil. C'étaient mes amis Mana et Teraï qui rentraient de la pêche. Ils me crièrent un triste adieu : « *Apae!* » et me supplièrent de revenir; mais déjà, pour moi, Porapora était le passé, et toutes mes pensées étaient à l'avenir, aux îles Samoa, l'archipel des navigateurs de Lapérouse, qui gisait à douze cent milles dans l'ouest.

TABLE DES MATIERES

I. — Préparatifs de départ. La remise en état du *Firecrest* 11
II. — Le départ de New York. Une dure traversée 18
III. — Escale aux Bermudes. Réparation du *Firecrest* 34
IV. — A Panama 46
V. — De Panama aux Galapagos 61
VI. — Séjour aux Galapagos 71
VII. — Traversée du Pacifique, des îles Galapagos à l'archipel des Gambier 88
VIII. — Mangareva 101
IX. — Les Marquises 120
X. — Vers Tahiti. Mon agréable escale à Makemo 151
XI. — Tahiti 170

Imprimé en France
BRODARD & TAUPIN
Paris-Coulommiers
— 8977-2-1953 —
— Dépôt légal 1457 —